



## Compte rendu analytique d'une enquête en Chine: 12 000 km en camion sur les routes chinoises

Clément Ruffier

### ► To cite this version:

Clément Ruffier. Compte rendu analytique d'une enquête en Chine: 12 000 km en camion sur les routes chinoises. En Cours : publication de working paper de l'ERT transfert de techniques et d'organisations, 2006, 2 (2), 45p. halshs-00141568

**HAL Id: halshs-00141568**

**<https://shs.hal.science/halshs-00141568>**

Submitted on 13 Apr 2007

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**Sociologie  
des  
transferts  
de  
techniques  
et  
d'organisations**

**N° 2 - avril 2006**



Compte rendu analytique d'une enquête en Chine  
12 000 km en camion sur les routes chinoises

**Clément RUFFIER**



**I**nstitut des **S**ciences de l'**H**omme



# Compte rendu analytique d'une enquête en Chine 12 000 km en camion sur les routes chinoises

Clément RUFFIER

Directeur de rédaction :  
Jean-Claude Rabier

Comité scientifique :  
Philippe Bernoux  
Bernard Fernandez  
Bernard Ganne  
Pascal Mauny  
Jean-Claude Rabier  
Daniel Villavicencio

Maquette Graphique :  
Service d'Ingénierie Documentaire :  
<http://sid.ish-lyon.cnrs.fr>  
Christophe Nicolas  
Clément Ruffier

Publication de l'Équipe de  
Recherche Technologique  
« Transferts des Techniques et des  
Organisations », ERT 1031  
Institut des Sciences de l'Homme,  
14 Avenue Berthelot F 69363  
LYON CEDEX 7

**EN COURS**

Mars 2006

ISSN : 1950-845X

## Table des matières

I.	Présentation du « Renault Trucks China Tour 2005 »	4
II.	Compte rendu d'enquête	8
1.	Pékin – Harbin	8
2.	Harbin – Shenyang	16
3.	Shenyang – Tianjin	20
4.	Tianjin – Taiyuan	22
5.	Taiyuan – Qingdao	23
6.	Qingdao – Nankin	24
7.	Nankin – Shanghai	27
8.	Shanghai – Wenzhou	28
9.	Wenzhou – Fuzhou	30
10.	Shenzhen – Kunming	34
11.	Kunming – Chengdu	37
12.	Chengdu – Liuzhou	41
III.	Conclusion	42

Ce « working paper » a pour but de présenter une enquête un peu particulière : un voyage en camion traversant la Chine du Nord au Sud. Cette recherche a été réalisée dans le cadre de notre doctorat intitulé : « Sociologie de la carrière des objets techniques : le cas du camion dans le transfert de techniques entre la France et la Chine ». Le but de cette thèse est d'interroger les liens entre sociétés et objets techniques. Il s'agit de déterminer la place des objets techniques dans les processus de transfert, de production et de développement. Pour cela, nous procédons à une étude d'un cas de transfert de techniques entre la France et la Chine dans l'industrie du camion. La comparaison internationale nous permettra d'étudier l'ensemble de la carrière d'un même objet technique dans deux sociétés et contextes différents. Ainsi, il s'agira de mettre en exergue les facteurs sociaux pouvant influencer l'invention, la fabrication et l'utilisation d'objets techniques.

Cette thèse est conduite en collaboration avec Renault Trucks qui crée une filiale en joint-venture en Chine avec Dongfeng, l'un des plus importants constructeurs chinois de camions. Pour améliorer son image de marque en Chine, le constructeur franco-suédois a organisé une opération publicitaire sur le thème de la « route de la soie ». Il s'agissait dans un premier temps de rejoindre Pékin depuis Lyon avec une caravane de camions Renault Trucks. La caravane était alors composée de Kerax et Sherpa (les camions de gamme construction et militaire) spéciaux qui sont également utilisés pour des compétitions comme le Paris-Dakar. L'objectif était de montrer la fiabilité des camions de la marque en franchissant des obstacles géographiques : montagnes et déserts. Entre le 2 avril et le 9 juin 2005, ces camions ont donc parcouru 23 000 km et traversés 15 pays.

Dans un deuxième temps, deux des camions du premier événement ainsi qu'un échantillon représentatif de ce qui constitue l'offre commerciale de Renault Trucks en Chine, ont réalisé un trajet en Chine pour montrer la gamme et sa fiabilité dans les conditions réelles du transport chinois. Il ne s'agissait plus alors de franchissement mais de parcourir les routes qui composent le réseau chinois. C'est à cette seconde partie, nommée le China Tour, que nous avons pris part dans le but de mieux connaître la situation du transport, l'état de la route, les camions et les chauffeurs chinois. Au cours de cette seconde partie, nous avons traversé 18 provinces et 16 villes majeures et parcouru plus de 12 000 km.

En raison des limites de l'enquête qui ne fut réalisée que sur une portion réduite des routes chinoises (12 000 km d'un réseau qui couvre un pays de plus de 9 700 000 km<sup>2</sup>) et dans une période de temps réduite (deux mois et demi), nous avons choisi de présenter ce texte sous forme d'un récit de type ethnographique, en montant en généralité sous la forme hypothétique quand les matériaux recueillis nous le permettaient.

## I. Présentation du « Renault Trucks China Tour 2005 »

Le voyage a donc débuté à Pékin d'où nous nous sommes rendu à l'extrémité Nord de la Chine, la région du Heilongjiang et sa capitale Harbin. Nous avons ensuite commencé notre périple vers le Sud en longeant la côte et en nous arrêtant tour à tour à Shenyang puis Tianjin. Nous avons alors fait un crochet dans les terres en visitant Taiyuan, la capitale du Shanxi. Nous avons ensuite repris la côte vers le Sud en nous arrêtant à Qingdao, puis Nankin, Shanghai, Wenzhou, Fuzhou, Xiamen et enfin Canton et Shenzhen. La fin du voyage a été constituée d'une autre incursion dans les terres pour s'arrêter à Kunming, la capitale de la province du Yunnan, Chengdu, la capitale de la province du Sichuan et s'acheva à Liuzhou, la ville dans laquelle Renault Trucks souhaite établir une joint-venture avec DongFeng.

Dans chacune des villes, la filiale commerciale de Renault Trucks en Chine et son concessionnaire local (qui est toujours un investisseur tiers : Renault Trucks ne possède aucune concession en Chine et de manière générale, tend à favoriser ce type de partenariat dans les autres pays où la marque est présente) organisaient un événement publicitaire. Il s'agissait d'inviter des transporteurs et des médias<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Selon la filiale, sur l'ensemble des quinze événements auraient été présent 1200 transporteurs et 150 journalistes.



pour leur présenter la route de la soie, les valeurs de la marque et la gamme commerciale. Durant ces événements, une loterie avec cadeaux était également organisée.

Le but du China Tour était essentiellement de faire connaître la marque qui est encore peu présente en Chine<sup>2</sup> en montrant la gamme commerciale. Il s'agissait également de montrer la fiabilité des véhicules dans les conditions réelles du transport en Chine. Le convoi était alors constitué de l'offre commerciale de Renault Trucks en Chine avec dans l'ordre sur la route : un Midlum (le camion de la gamme légère de Renault Trucks) tracteur 4 essieux sans remorque, un nouveau Magnum (le camion de la gamme lourde de Renault Trucks dont le nouveau modèle était sorti en Mai 2005) tracteur 4 essieux sans remorque, deux Kerax en porteur (un 4 essieux et un 6 essieux) spéciaux provenant de la première partie de la route de la soie, un Kerax route normal (le camion de la gamme construction) en tracteur 4 essieux avec une remorque CIMC (constructeur de remorque chinois partenaire de l'événement) et deux Premium (le camion de la gamme intermédiaire) tracteurs (un 4 essieux et un 6 essieux) également avec des remorques CIMC.



Carte 1 Le parcours de la Silk road et du China Tour de Renault Trucks en Chine

<sup>2</sup> Renault Trucks a créé une filiale commerciale en Chine en 2004. Auparavant, elle disposait d'un bureau de représentation dont le but était essentiellement de négocier des partenariats avec des constructeurs locaux et d'une concession à Hong-Kong qui avait le monopole de la vente de la marque en Chine. Aujourd'hui, Renault Trucks dispose de quinze concessions qui vendent des véhicules importés.



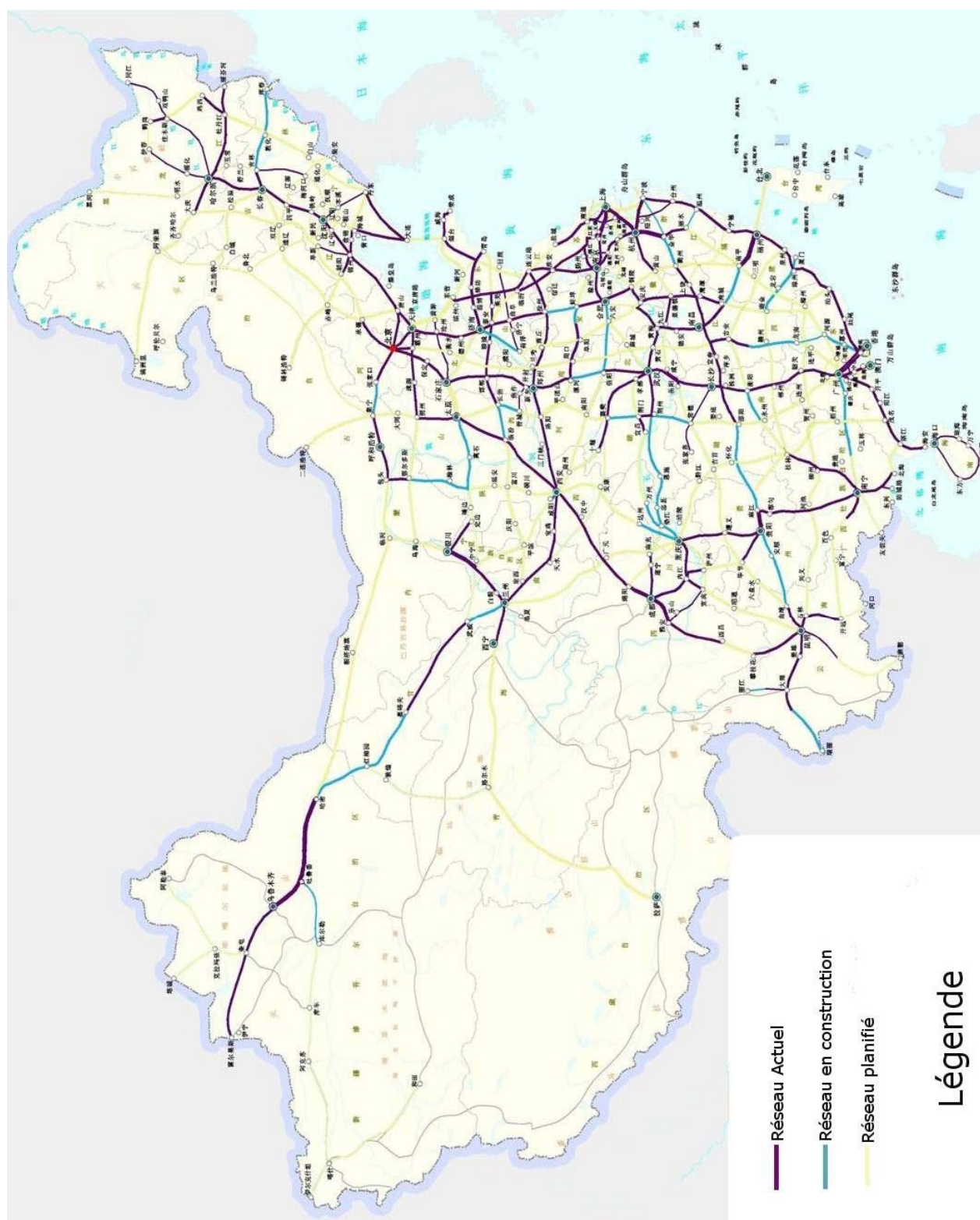


**Photo 1 L'équipe du China Tour**

L'équipe du China Tour était composée de 16 conducteurs de camions chinois (deux par camions et deux pour conduire la voiture), de 10 personnes employées par une compagnie spécialisée dans l'organisation d'événement publicitaire, qui étaient chargées de mettre en place les structures de l'événement, d'un organisateur employé par la filiale chinoise de Renault Trucks, et d'un sociologue français ! Ainsi, malgré les limitations du nombre de personnes autorisées dans un camion et l'obligation de porter la ceinture de sécurité, nous avons été jusqu'à 5 dans certains camions (pour deux sièges et une couchette). Les chauffeurs étaient des employés d'une compagnie nationale de Shanghai spécialisée dans le transport de containers.



**Photo 2 Quatre des sept camions utilisés pour le China Tour**



**Carte 2 Le réseau autoroutier chinois (Carte réalisée par Mikael Williams, responsable « business intelligence » Chine de Renault Trucks à partir d'un fond de carte de la Mission Economique Française de Pékin)**



## II. Compte rendu d'enquête

Il s'agira donc de présenter ici une description de chacun des trajets en insistant sur les observations que nous avons pu conduire sur l'état de la flotte et la qualité de la route. Nous exposerons également les entretiens que nous avons conduits avec des transporteurs et des chauffeurs indépendants ou employés.

### 1. Pékin – Harbin

Lors du premier trajet, nous sommes partis de Pékin en direction du Nord. Nous avons traversé les villes de Shanhaiguan dans la province du Hebei, Shenyang, la capitale de la province du Liaoning, Changchun, la capitale de la province du Jilin pour arriver à Harbin, la capitale de la province du Heilongjiang (cf. carte 1). Ce trajet de 1250 km a été réalisé en deux étapes : le samedi 11/06 nous avons parcouru environ 600 km pour 8 h de conduite et dimanche 12/06, environ 650 km pour 10 heures de conduite.

La longueur totale du réseau autoroutier<sup>3</sup> chinois est relativement faible par rapport à la taille du pays et à sa population. Néanmoins, le gouvernement a pris conscience du risque que le transport routier devienne le goulot d'étranglement de l'économie chinoise. Ainsi en 1990, le Ministère des Communications a décidé la construction d'un réseau de grandes liaisons routières et autoroutières : le National Trunk Highway System (NTHS). Ce programme était constitué de 5 couloirs Nord-Sud (rayonnant depuis Pékin) et de 7 couloirs Est-Ouest représentant une longueur totale de 36 000 kilomètres et un coût estimé à 150 milliards USD<sup>4</sup>.

Par ailleurs, depuis une dizaine d'années, la Chine a encore augmenté l'investissement dans ce domaine. Il était prévu, à l'origine, une réalisation du NTHS en 30 ans, c'est-à-dire d'ici 2020, mais compte tenu de cette augmentation (l'investissement est passé de 0,3 % du PIB dans les années 1980 à 2,5 % aujourd'hui), il devrait être achevé dès 2008. La Chine est ainsi devenu le pays dans lequel est construit le plus d'autoroutes : 5 693 kilomètres de nouvelles autoroutes ont été mis en service en 2002 et 4 639 kilomètres en 2003<sup>5</sup>.

Enfin, le 10<sup>e</sup> plan quinquennal (2001-2005) a fait du réseau autoroutier une priorité du gouvernement, ce qui signifie qu'un niveau d'investissement identique à celui des années précédentes va être maintenu. L'objectif est de réaliser un réseau de 70 000 kilomètres d'autoroutes d'ici 2010. Le NTHS a donc été complété par 8 nouvelles liaisons d'une longueur totale de 15 000 kilomètres, destinées à relier les provinces de l'Ouest du pays (généralement moins développées économiquement) entre elles et avec les zones côtières (qui constituent le fer de lance de la croissance économique chinoise)<sup>6</sup>.

Entre Pékin et Harbin, la route est divisible en deux types. Elle est tout d'abord bonne dans les environs de Pékin et jusqu'à Shenyang dans le Liaoning puis elle se détériore. Ces deux types de routes correspondent également à deux types de trafics.

La première portion constitue les environs élargis de la capitale de la Chine, Pékin. Le réseau routier y est développé (cf. carte 2) et les routes y sont généralement en bon état (autant les autoroutes que les nationales<sup>7</sup>). Enfin, la circulation y est importante, par rapport au reste du réseau. En effet, alors que sur la plupart des autoroutes chinoises ne circulent presque que des camions et des bus, cette route est également empruntée par un nombre important de voitures, généralement utilisées seulement dans les villes en Chine<sup>8</sup>, ce qui cause de nombreux ralentissements en cas d'accidents ou lorsqu'une voie est fermée pour cause de travaux.

<sup>3</sup> En chinois: 高速路 Gaosulu ou 公路 Gonglu

<sup>4</sup> Ambassade de France en Chine, Mission économique de Pékin, *Les autoroutes en Chine*, Minefri-DREE/trésor, 2004.

<sup>5</sup> Ambassade de France en Chine, Mission économique de Pékin, op. cit., 2004.

<sup>6</sup> Ambassade de France en Chine, Mission économique de Pékin, *Les transports en Chine*, Minefri-DREE/trésor, 2004.

<sup>7</sup> En chinois: 国道 Guodao

<sup>8</sup> Il semble que les voitures soient encore essentiellement un véhicule de ville en Chine. En effet, en raison de son coût, il reste l'apanage d'une minorité de la population à la fois riche et urbaine. De nombreux véhicules



**Photo 3. Un exemple d'autoroute dans le Nord-Est de la Chine**

La deuxième portion de route traverse les provinces du Liaoning, Jilin et Heilongjiang, c'est-à-dire la plaine de Mandchourie, qui constituent le Nord-Est du pays. Ces provinces sont une des importantes réserves minières et agricoles de la Chine. Il n'y existe qu'un seul axe autoroutier Nord-Sud qui relie les capitales de ces trois provinces à Pékin (cf. carte 2). Les régions que nous traversons alors sont beaucoup plus agricoles et les villes plus espacées. Cette autoroute est caractéristique des premières construites en Chine : à deux fois deux voies avec de bonnes infrastructures, elles sont actuellement dans un mauvais état faute d'entretien et à cause de la surcharge des véhicules. C'est ce qui explique la baisse de notre moyenne kilométrique (65 km/h le dimanche contre 75km/h le samedi). Nous sommes toujours sur une autoroute avec deux voies dans chaque direction mais le revêtement est en mauvais état. De plus, de larges portions de voies sont fermées à la circulation pour causes de travaux. Le trafic y est faible et les véhicules qui l'empruntent sont essentiellement destinés au transport de biens ou de personnes.

En ce qui concerne les camions qui circulent sur ces deux portions, au fur et à mesure que nous montons dans le Nord, nous croisons une proportion de plus en plus importante de véhicules de type longues distances. Ainsi, sur cette autoroute circule un taux plus élevée de tracteurs (environ  $\frac{1}{4}$  des camions de transport<sup>9</sup>). Or, les tracteurs, qui possèdent une capacité de transport supérieure, sont plus difficiles à manier et sont généralement réservés aux longs trajets sur autoroute. Cette tendance est encore accentuée après Changchun et nous croisons les premiers véhicules de marques étrangères, essentiellement des Mercedes, déjà vieux, mais également des Volvo, plus récents. En raison principalement de la différence de prix (un camion européen est généralement trois à quatre fois plus cher qu'un véhicule chinois de gamme équivalente), les véhicules importés restent limités à des

---

différents circulent dans les campagnes (motos, mobylettes, tracteurs agricoles et petits camions) mais très peu de voitures.

<sup>9</sup> Nous classerons les véhicules comme le font les constructeurs. Nous distinguerons tout d'abord les véhicules utilitaires qui pèsent moins de 6 tonnes et les véhicules industriels dont le poids est supérieur à 6 tonnes. La catégorie des véhicules industriels est composée des camions de construction, de distribution (gamme légère) et de transport. En ce qui concerne la catégorie des véhicules de transport, les véhicules peuvent être des MD (medium duty ou gamme intermédiaire) ou HD (heavy duty ou gamme lourde) selon leur tonnage. En Europe, les véhicules MD sont utilisés principalement pour du transport local ou régional alors que les véhicules HD sont utilisés pour le transport national ou international.

volumes faibles (2,5% du marché total de camions en 2003). La majorité des véhicules importés sont d'origine japonaise et ils restent majoritairement dédiés à des types de transports spécifiques : pompe et malaxeur à béton, produits dangereux ou de grande valeur. Sur la deuxième portion, les véhicules semblent essentiellement dédiés au transport national et relient les régions du Nord aux centres industriels ou de consommation de la région de Pékin.

L'industrie automobile chinoise<sup>10</sup> s'est développée de manière autonome (à l'exception du soutien russe pendant la période d'amitié sino-soviétique) jusqu'aux années 1970 et l'ouverture décidée par Deng Xiaoping pour combler le retard technologique chinois et attirer les capitaux étrangers. Néanmoins, cette ouverture n'a pas été totale, la Chine souhaitant développer une industrie nationale forte. Ainsi, le gouvernement a mis en place une forte barrière douanière pour protéger les constructeurs nationaux des importations. Parallèlement, il a établi un système de taxes qui favorise la création de joint-venture pour favoriser l'assimilation des savoir-faire étrangers. Cette mesure a été couplée avec une interdiction pour une société étrangère de posséder plus de 50% d'une compagnie produisant des véhicules automobiles.

Cette industrie était spécialisée dans la production de véhicules utilitaires, industriels et des bus mais avait négligé la production de voitures individuelles. Dans le secteur du camion, il existait déjà des groupes forts reposant sur un marché intérieur étendu (plus de 400 000 camions vendus par an). Si les constructeurs étrangers sont attirés par la potentialité du marché, il est plus difficile d'établir des partenariats industriels. En effet, les constructeurs de camions chinois disposent déjà de structures, d'un marché protégé et de savoir-faire même si les techniques utilisées sont moins avancées. C'est ce qui explique la réticence de certains constructeurs étrangers vis-à-vis du marché chinois, soucieux de ne pas créer des potentiels concurrents sur le marché mondial. Le dixième plan quinquennal qui couvre les années 2001 à 2005 prévoyait le regroupement de l'industrie automobile autour de 3 grands piliers : FAW (First automotive works<sup>11</sup>), Dongfeng (Dongfeng Motor Corporation<sup>12</sup>) et SAIC (Shanghai Automotive Industry Corporation<sup>13</sup>). Cette réorganisation a tourné court avec le développement du marché qui a entraîné une forte augmentation du nombre de constructeurs (financés notamment par les provinces et les villes les plus importantes qui cherchent à avoir leur propre constructeur local) et a permis aux petites et moyennes entreprises de trouver de nouvelles opportunités. Aujourd'hui, en Chine, il existe quatre constructeurs de camion majeurs : FAW, Dongfeng, CNHTC (China National Heavy-Duty Trucks Company<sup>14</sup>) et Foton (Beijing Fudian Automotive<sup>15</sup>).

FAW est le premier groupe créé en Chine en 1953. Cette marque, qui produit des véhicules industriels, utilitaires, des bus et des voitures individuelles est devenue un symbole national en produisant la première berline chinoise en 1958 et grâce à ces camions « Jiefang » (c'est-à-dire « Libération ») produits essentiellement dans les provinces du Liaoning, du Shandong et du Jilin. Le groupe a commencé à se restructurer dans les années 1990 en se séparant de ses 33 usines les moins productives. C'est aujourd'hui, le premier constructeur de véhicules industriels en Chine (avec une production de plus de 98 000 unités en 2003).

Dongfeng a été créé en 1969 à Shiyan, dans la province du Hubei. Le groupe a été réorganisé au début des années 1990 autour d'une société de holding regroupant l'ensemble des filiales. Aujourd'hui, il dispose de trois bases industrielles dans le Hubei mais également d'implantations locales dans l'Est et le Sud, notamment au travers de sa filiale Dongfeng Liuzhou dans laquelle Renault Trucks cherche à prendre une participation. Le groupe a d'abord été spécialisé dans la production de camion et s'est lancé dans la voiture individuelle en 1992 grâce à un partenariat avec Citroën. Depuis 2002, le groupe a également créé une joint-venture avec Nissan qui couvre tous les segments de l'automobile.

<sup>10</sup> Les données concernant l'industrie automobile chinoise sont extraites d'une étude de la Mission Economique Française en Chine : Ambassade de France en Chine, Mission économique de Pékin, T. Krys, G. Kowalski et P. Letocart, *les constructeurs automobiles en Chine*, Mai 2004.

<sup>11</sup> 中国第一汽车集团公司

<sup>12</sup> 东风汽车公司

<sup>13</sup> 上海汽车工业总公司

<sup>14</sup> 北汽福田有限公司

<sup>15</sup> 中国重卡汽车有限公司





**Photo 4 Les camions de la gamme lourde de FAW: le plus courant et le nouveau modèle**



**Photo 5 Le nouveau camion de la gamme lourde Dongfeng**





**Photo 6 Les trois modèles de la gamme lourde de CNHTC**



**Photo 7 Deux versions du Auman, le camion de la gamme lourde de Foton**

En ce qui concerne les véhicules industriels, le groupe était le second producteur de camions après FAW (avec une production de 84 000 unités en 2003) mais dominait la gamme intermédiaire. Aujourd'hui, un retournement semble se dessiner, Dongfeng devenant également leader de la gamme lourde.

CNHTC est l'un des plus grands constructeurs traditionnels de camions de gamme lourde. Il produit des camions sous sa propre marque (Huanghe) et des produits sous licence Tatra et Steyr. Ces derniers connaissent un fort succès en Chine. En 2000, le groupe a connu de fortes difficultés financières et a été réorganisé avec le soutien de la province du Shandong et de sa capitale Jinan, pour ne garder que les meilleurs actifs. CNHTC est également parvenu à un accord avec Volvo Trucks et produit aujourd'hui des camions Volvo FL, FM9 et FM12 en CKD (« completely knocked down » : système dans lequel le véhicule est importé en pièces détachées qui sont assemblées localement). Depuis fin 2002, ce constructeur a restylé ses cabines et produit également un camion baptisé Howo dont le design est inspiré de Volvo sans que ce camion fasse l'objet d'un partenariat entre ces deux marques.

Foton produit le Auman et est situé dans les environs de Pékin. Cette marque était spécialisée dans la production de Jeeps et de camions de gamme légère (le groupe est le plus important dans ce domaine avec une capacité de 350 000 camions par an). Le constructeur s'est lancé dans la production de véhicules de gamme lourde depuis mi-2002. Elle se distingue des autres marques par sa cabine, d'origine Isuzu, qui est d'une génération actuelle. Le net succès rencontré par cette marque (2 300 véhicules en 2002, 10 900 en 2003) est sans doute dû à l'attrait esthétique du produit car ses autres caractéristiques restent dans la norme des camions chinois traditionnels.

On peut faire l'hypothèse que l'hétérogénéité des points de vue des transporteurs sur les marques est plus forte en Chine. En Europe, le point de vue des transporteurs sur les marques est généralement plus uniforme, standardisé et formalisé. En effet, mis à part les préférences pour les constructeurs nationaux et les préférences personnelles liées au goût ou à un attachement historique à une marque, le classement des marques les unes par rapport aux autres est similaire en Europe. Ainsi, Scania est généralement reconnu comme la marque la plus fiable. Cette tendance est renforcée par l'existence d'une presse spécialisée indépendante et la volonté des constructeurs de créer une identité des marques différentes. Ainsi, au sein du groupe AB Volvo, regroupant Volvo Trucks, Renault Trucks et Mack Trucks, il y a une volonté de mettre en place et de communiquer une véritable identité des marques pour conserver deux marques fortes sur le même marché. Cette identité est représentée dans le groupe par l'association de trois valeurs. Pour Renault Trucks, il s'agit de « chaleur, efficacité et innovation ». Pour Volvo Trucks, ce sont « la qualité, l'efficacité de la conduite et la sécurité ». D'une manière générale, si les deux marques insistent aujourd'hui sur la qualité, la spécificité de Renault Trucks au sein du groupe est la notion de « chaleur ». Ces valeurs reposent sur les stéréotypes entre les méditerranéens et les gens du Nord : c'est la "chaleur", les qualités d'accueil latines qui s'opposeraient à la "froideur" et la qualité nordique. Ces différences sont également entérinées dans les prix des véhicules dont la graduation reflète la hiérarchie entre les marques.

En Chine, le mode de fonctionnement de la presse, dont les articles sont payés par ceux qui en sont le sujet sous la forme de « frais de déplacement<sup>16</sup> », ainsi que le brouillage de l'identité des marques empêche l'homogénéisation et la rationalisation des opinions. Ainsi, dans chaque marque, il y a un grand nombre de modèles différents qui ne sont pas regroupés en fonction du classement des véhicules comme c'est le cas en Europe. Par exemple, tous les véhicules FAW se nomment « Jiefan » ce qui signifie libération. Ce modèle unique est déclinable en d'innombrables versions qui vont des plus petits camions de distribution aux plus gros camions HD et du camion équipé d'une benne au porteur équipé d'une caisse fermée qui sont différenciés par un numéro tel que CA10098. A l'opposé, Dongfeng produit des véhicules de marques différentes dans différentes usines. Par exemple, l'usine de Dongfeng à Liuzhou produit des véhicules de marque Balong et Chenlong pour lesquelles le nom de Dongfeng n'apparaît pas. Par ailleurs, l'hétérogénéité des conditions routières en Chine empêche l'objectivation des jugements sur les marques par la comparaison en situation. Les transporteurs se réfèrent donc essentiellement à leur perception sur l'apparence du camion et leurs expériences ou celles de leurs amis sont souvent généralisées.

<sup>16</sup> Il faut néanmoins veiller à nuancer les différences en ce qui concerne la manière dont sont traités les médias en Chine et en Europe où il existe des formes de rétribution des journalistes par le biais de cadeaux.

En ce qui concerne la répartition entre les marques chinoises, on constate sur tout le trajet une relativement forte proportion de FAW mais également CNHTC et Foton. À l'inverse, les camions Dongfeng sont rares et souvent anciens.

La nuit du samedi au dimanche a été passée sur une aire d'autoroute aux alentours de Shenyang. Les conditions des hôtels destinés aux chauffeurs routiers permettent d'appréhender leur niveau de vie. Ces hôtels sont à la fois peu chers (5 yuans<sup>17</sup> la chambre pour deux personnes et le repas est d'un prix équivalent) et d'un standing bas (notamment en ce qui concerne le confort et la propreté). Ces prix sont néanmoins supérieurs à ceux qui sont proposés dans les hôtels au bord des routes nationales et s'adressent aux chauffeurs les plus aisés. En fait, la plupart des chauffeurs préfèrent garder l'argent que leur donne leur patron et dormir dans leur camion.



**Photo 8 Exemple d'un événement**

Le premier événement a eu lieu à Harbin. Les organisateurs de la filiale m'avaient à cette occasion demandé de présenter les caractéristiques du transport en Europe en considérant que les mêmes évolutions se produiraient en Chine et que cela aiderait les transporteurs dans leur pratique. Les réactions à cette intervention sont intéressantes car on peut faire l'hypothèse qu'elles mettent en avant deux manières de faire des synthèses qui reflètent sans doute autant les différences culturelles entre la France et la Chine que les différences entre le milieu universitaire et le milieu professionnel. Là où, pour respecter les limites temporelles, nous nous étions limité à souligner les caractéristiques générales du transport en Europe (centrage sur de nouvelles activités plus profitable comme la logistique et organisation plus rationnelle du travail), il m'a été demandé de recentrer l'intervention sur les changements pratiques que nous utilisions comme illustrations du propos (découplage chauffeur-camion et rôle du chauffeur limité à la conduite par exemple).

<sup>17</sup> Le taux de change est d'environ 10 yuans pour 1 euro.





**Photo 9 Présentation durant un événement**

Par la suite, le responsable des ventes dans la zone Nord-Est de la Chine a présenté l'offre produit de Renault Trucks en insistant sur le multipositionnement de Renault Trucks dont l'étendue de la gamme vise à répondre à l'ensemble des besoins de transport.

Les transporteurs ont ensuite été invités à découvrir les camions avec les commentaires des vendeurs, du concessionnaire et des employés de la filiale présents. Certains ont pu les essayer lorsque qu'ils possédaient un permis poids-lourd. Il est intéressant de constater que, sans doute en raison des pratiques de surcharge, le premier aspect du camion que regardent les transporteurs est la capacité de résistance du châssis.



**Photo 10 Le châssis en premier**



## 2. Harbin – Shenyang

En rejoignant Harbin, nous avons atteint l'extrémité Nord de la Chine. Aussi, à partir de cette étape, nous commençons notre périple le long de la côte vers le Sud à destination Canton. Pour cette deuxième étape, nous reprenons la même route que lors du précédent voyage en traversant Changchun, dans la province du Jilin pour arriver à Shenyang, dans le Liaoning.

Harbin étant une ville de 4,6 millions d'habitants, la sortie de la ville fut difficile. En effet, il y a beaucoup de trafic dans les villes et les indications ne sont pas adaptées aux voyages de longue distance. Dans les villes en Chine, les panneaux indiquent généralement seulement le nom des rues environnantes. A ces difficultés, s'ajoute le fait que les cartes ne sont pas toujours fiables en raison de la forte variabilité des conditions routières. Dès lors, le moyen le plus commode pour s'orienter est de se référer aux personnes originaires de la région. Ainsi, pour toutes les autres villes étapes de notre voyage, nous serons accompagnés du vendeur ou d'un employé du concessionnaire. Il est symptomatique que la caravane n'ait jamais eu de carte des villes et que les seules cartes du réseau d'autoroute aient été achetées pendant le trajet. Par ailleurs, le trafic dans les villes souffre de plus en plus de problèmes de congestion du fait de la croissance importante de l'automobile dans le pays, malgré la vitesse de construction de nouvelles infrastructures et en particulier des périphériques.



**Photo 11 Un exemple du trafic sur un boulevard périphérique à 5 niveaux dans une grande ville chinoise (Shanghai)**

C'est seulement sur l'autoroute que l'on trouve des panneaux indiquant la direction des villes. Mais là encore, les indications sont principalement dirigées vers le transport local. En effet, seuls les villes les plus proches sont généralement indiquées. Par ailleurs, au niveau des embranchements d'autoroutes, c'est souvent seulement le nom de l'autoroute qui est indiqué. Ce nom est en général constitué du premier caractère des villes qui sont situées aux extrémités (par exemple, l'autoroute reliant Guangzhou à Shenzhen, se nomme « GuangShen »). Ainsi, il est nécessaire d'avoir une bonne connaissance de la géographie locale et des autoroutes de la région (il faut savoir quelles villes sont reliées par l'autoroute) pour pouvoir s'orienter. C'est ce qui explique que les chauffeurs qui pouvaient pourtant communiquer entre eux au moyen de talkies-walkies se soient souvent trompés de direction, entraînant la division de la caravane (les chauffeurs n'hésitant pas à faire marche arrière sur la bande arrêt d'urgence ou sur la voie de droite pour revenir à la bifurcation qu'ils avaient manquée).

La distance entre Harbin et Shenyang est de 600 km environ que nous avons parcouru à une moyenne d'environ 60 km/h. Cette moyenne relativement basse s'explique par le fait que les 200 derniers kilomètres d'autoroute étaient fermés pour cause de travaux. Nous avons donc dû emprunter une nationale de niveau très variable. En effet, cette dernière était composée de portions payantes, où la qualité est équivalente à celle de l'autoroute et de portions gratuites parfois plus proches d'une piste de terre. En effet, en Chine, des péages sont souvent mis en place pour financer les travaux routiers et le prix diminue ensuite en fonction de la rentabilisation des équipements. Sur cette nationale, la majorité du trajet étant payante et la route était le plus souvent de bonne qualité. Néanmoins, la vitesse était



**Photo 12. Camion dépassant un tracteur dépassant un scooter sur une route nationale**

réduite car la route n'avait qu'une seule voie dans chaque sens et tous les véhicules y étaient autorisés. Si le trafic hors des villes est marqué par l'absence de voiture individuelle, on y croise de nombreux véhicules lents, des vélos, des motos ou des tracteurs qui obligent les camions à effectuer de nombreux dépassements (cf. Photo 12). Sur certaines portions, les chauffeurs restent à gauche sans se rabattre tant qu'un véhicule n'arrive pas en sens inverse. Dans certains cas, lorsque le chauffeur estime que la voie est suffisamment large, il ne se rabat pas et les trois véhicules se croisent alors au même moment. Un autre inconvénient est que les péages sont nombreux même si le prix est inférieur à celui des autoroutes. Sur les parties gratuites, la nationale est parfois un chemin de terre mais il s'agit le plus souvent d'une route de goudron abîmée avec de nombreux nids-de-poule.

Cette route nationale a apparemment été fréquentée et était sans doute l'axe principal reliant Pékin et le Nord du pays mais semble en déclin comme le montre le nombre important de facilités pour chauffeurs qui sont aujourd'hui fermées (hôtels et restaurants notamment) dans les villages que nous traversons. Cela tend à montrer que le trafic a beaucoup diminué sans doute avec la construction de l'autoroute même si sur cette nationale, le trafic de camions reste légèrement plus important que sur l'autoroute. A noter que la proportion de véhicules HD est inférieure à celle présente sur les autoroutes. Le trafic de camion MD et HD sur l'ensemble du trajet est également marqué par le nombre important de FAW (70%), une forte proportion de CNHTC et Foton (plus de 10% chacun) et le nombre réduit de Dongfeng. Par ailleurs, la proportion de tracteurs est importante par rapport au reste du pays (45% du trafic de camion).

Lors de ce voyage, nous avons croisé un contrôle de poids fixe à un péage d'autoroute mais aucun camion de la caravane n'a été arrêté. Cet aspect est important car il est symbolique de l'application d'une réglementation par l'État chinois (GB 1589-2004) qui a eu des effets importants sur la demande de camions en Chine mais également sur l'offre. Les conditions du transport en Chine, notamment le faible prix du transport et la faible capacité de la profession à se mobiliser pour l'augmenter, font que

les transporteurs surchargent leurs véhicules pour augmenter leurs profits. Jusqu'en 2004, le poids de chargement des véhicules (PTAC/PTRA<sup>18</sup>) était seulement limité par leur homologation, c'est-à-dire par rapport à l'évaluation de l'État sur la charge que peut supporter le camion et non par rapport à celle que peuvent supporter les infrastructures. La question du poids a d'importantes conséquences en matière de sécurité (notamment en ce qui concerne le freinage) mais également au niveau de l'entretien des infrastructures qui peuvent être rapidement endommagées par la surcharge des véhicules. C'est sans doute ce qui explique que ces limites à l'homologation sous-évaluaient la capacité des véhicules, rendant leur application encore plus problématique. En 2004, pour lutter contre le surpoids, l'Etat chinois a donc émis une réglementation dont deux volets concernent le poids de chargement :

- une réhomologation des véhicules plus réaliste
- l'introduction d'une limitation du poids autorisé par essieux (cf. tableau 1)

Vehicle type			Max load per axle (kg)
Trailer and 2-axle truck	Single tire for each side		6000 <sup>a</sup>
	Dual tires for each side		10000 <sup>b</sup>
Bus, semi trailer tractors and truck with axle number over 3 (included)	Single tire for each side		7000 <sup>a</sup>
	Dual tires for each side	Non drive axle	10000 <sup>b</sup>
		Drive axle	11500
<p>a) Equipped with tire nominal section width over 400 (the metric system) or 13.00 (British measurement system), the axle load summation must within the summation of each tire, and the max load limit per axle is 10,000kg (whichever is reached first);</p> <p>b) Load limit for axle equipped with air suspension is 11,500kg per axle</p>			

**Tableau 1. Limitation de la charge en Chine établie par la réglementation GB 1589-2004**

En raison de la corruption, il est difficile d'imaginer qu'une réglementation soit appliquée à la lettre en Chine. Aussi, cette nouvelle loi a-t-elle été mise en place avec un important dispositif de contrôle et à grand renfort de publicité pour s'assurer de sa réussite.

Néanmoins, aujourd'hui, cette attention particulière semble diminuer et on assiste à un retour des pratiques de corruption. Ce retour est confirmé par les chauffeurs et transporteurs interrogés qui affirment que si le nombre de points de contrôle et la fréquence des contrôles ont augmenté, il est de nouveau possible de s'arranger avec les policiers. Sur les 12 000 km parcourus, j'ai vu 6 postes de contrôle, dont 5 fixes et 1 mobile. Mais les camions de la caravane n'ont été arrêtés et contrôlés qu'une seule fois. Une deuxième fois, un policier a demandé aux chauffeurs de s'arrêter mais ceux-ci ont refusé d'obtempérer en criant qu'ils ne transportaient pas de marchandise, ce que le policier n'a pas jugé utile de vérifier.

Les observations sur la route et les entretiens ont également permis de repérer tout un ensemble de techniques de contournement. Ainsi, beaucoup de chauffeurs effectuent leurs trajets de nuit car les contrôles sont moins stricts. Par ailleurs, certains camions attendent avant les postes de contrôle pour décharger une partie de la cargaison des camions arrivant et font ainsi des allers-retours pour diminuer le poids des autres camions. Enfin, comme la grande majorité des stations de contrôle sont fixes, les transporteurs en connaissent les emplacements sur leurs trajets habituels. De plus, ils se tiennent au courant entre eux de l'évolution de la position des postes de contrôle.

<sup>18</sup> PTAC: Poids total autorisé en charge; PTRA: Poids total roulant autorisé





**Photo 13 Un point de contrôle de poids mobile**

Il semble donc que la politique du gouvernement ait échoué à mettre en place des limitations sur le poids transporté. Par ailleurs, les effets pervers de cette loi ont entraîné encore plus de contraintes sur le transport de marchandise puisque les transporteurs doivent satisfaire à plus de pots-de-vin. Aujourd'hui, à partir des observations sur les routes, il est clair que les camions surchargés restent la norme (cf. Photo 14).



**Photo 14 Les camions surchargés restent la norme**



Cependant, si l'on constate que cette nouvelle loi a eu peu d'effet sur la surcharge, elle a eu d'importantes conséquences sur l'offre et la demande de camion. En ce qui concerne la demande, l'application stricte de la loi dans un premier temps a conduit les transporteurs à renouveler leur parc en achetant des camions tracteurs ou porteurs avec un plus grand nombre d'essieux pour augmenter leur capacité. Ceci est confirmé par les comptages que nous avons réalisés sur l'autoroute. Sur l'ensemble des véhicules chinois de gamme intermédiaire et haute, on note une large majorité de porteur à deux essieux. Néanmoins, sur les véhicules de dernière génération, on observe une baisse importante de ce type de véhicule au profit de nouvelles silhouettes c'est-à-dire essentiellement les tracteurs et les porteurs à trois ou quatre essieux. Mais cette loi a également eu des effets sur l'offre de camion en Chine. Certaines marques et notamment CNHTC et Foton ont alors profités de la mauvaise qualité des produits ou des deux marques historiques, FAW et Dongfeng, sur la gamme haute alors qu'il y avait une demande pour l'augmentation des capacités de transport. Néanmoins, aujourd'hui la majorité des transporteurs et chauffeurs interrogés pensent que ces deux marques ont amélioré la qualité de leur produit et rattrapé leur retard. Cette loi a eu un autre effet majeur sur le marché du camion en Chine : la chute brutale des ventes de camions importés. En effet, l'avantage compétitif des camions étrangers sur le marché chinois, outre une plus faible consommation de gasoil et une plus grande fiabilité, était de supporter des plus grandes charges ce qui est aujourd'hui interdit.

A Shenyang, nous avons pu rencontrer le responsable de la gestion de la flotte chez un transporteur qui est en fait l'ancien département transport d'un groupe nationalisé qui fabrique des commutateurs à haute tension, devenu indépendant il y a 10 ans. Son seul client reste cette usine et de fait, l'indépendance ne semble pas changer la relation entre les deux entités. Le transporteur semble être plus concerné par le maintien de cet unique client et ne cherche pas à se développer. Cet exemple montre que le marché du transport chinois n'est pas traversé par la concurrence et qu'il y subsiste des niches. La compagnie de transport possède 31 camions dont 26 porteurs (tous de marque chinoise) et 5 tracteurs dont 4 de fabrication japonaise. Elle emploie 60 chauffeurs. L'organisation est semblable à celle que nous avons rencontrée le plus couramment en Chine. Pour les missions longues (en général plus de 500 km), les chauffeurs sont à deux par camion. Pour les missions courtes, les chauffeurs partent seuls. Certains chauffeurs « fixes » conduisent toujours le même camion (car il y a besoin que quelqu'un connaisse les spécificités du camion). Les autres chauffeurs de « réserve » changent de camion selon les missions. Dans une entreprise, les chauffeurs commencent dans la réserve et, selon le mérite, peuvent devenir « fixe ». A l'inverse, les chauffeurs fixes qui ont un accident retournent dans la réserve pour « réfléchir aux causes de l'accident ». Malgré la charge de travail supplémentaire, être un chauffeur fixe est considéré comme un avantage car cela permet de percevoir plus de prime (pour les nuitées, les repas, le gasoil et les autres frais de route, les transporteurs donnent de l'argent à leur chauffeur et ceux-ci sont souvent autorisés à garder l'excédent). De plus, pour les missions longues, les chauffeurs fixes sont accompagnés d'un chauffeur de réserve mais c'est le premier qui décide comment est dépensé l'argent et le cas échéant garde le supplément. Les chauffeurs employés dans ces entreprises d'Etat y restent généralement l'ensemble de leur carrière car celle-ci leur assure la stabilité de l'emploi. De manière générale, il ne semble pas que la crainte principale des chauffeurs chinois soit de trop travailler mais au contraire de manquer de travail.

Nous avons également réalisé une visite dans une « zone logistique » chinoise, un ensemble qui regroupe des « agences logistiques » et un parking où les chauffeurs indépendants se rendent pour trouver des marchandises à transporter. Ce type de parking existe dans toutes les grandes villes du pays. Le rôle des agences logistiques est uniquement de faire le relais entre les entreprises qui ont de la marchandise à transporter et les chauffeurs qui ont leur propre camion. Pour cela, les agences ont un logiciel qui rassemble toutes les offres de transport de la province. Lorsqu'une nouvelle offre apparaît, ils sont chargés de trouver un chauffeur qui accepte de faire le trajet pour le prix minimum.

### 3. Shenyang – Tianjin

Le voyage a eu lieu le dimanche 19/06. Nous reprenons la même route que lors du premier trajet, l'autoroute étant de nouveau ouverte, en direction de Pékin. Nous bifurquons à moins de 100 km de la capitale en direction du sud. Tianjin est une ville de plus de 6 millions d'habitants située dans le Sud-

Est de la capitale de la Chine. Il s'agit de l'un des plus importants ports chinois, c'est le plus proche de Pékin. Durant ce voyage, nous avons parcouru 850 km à une moyenne de 78 km/h. Cette moyenne reflète la bonne qualité de la route, même s'il y a d'importants défauts et notamment des nids-de-poule et des crevasses que les chauffeurs ne prennent pas toujours la peine d'éviter. Ce que nous considérons comme des défauts de la route est considéré comme les conditions « normales » de circulation en Chine. Cette normalisation des défauts de la route a des conséquences importantes sur les attentes en matière d'entretien des routes et de condition de circulation. Ainsi, la plupart des défauts ne faisaient pas l'objet de réparations. Certains sont signalés, la voie de circulation étant alors généralement fermée. Le plus souvent, les véhicules allant dans les deux sens circulent alors sur le même côté de l'autoroute sans séparation mais nous sommes également parfois obligés d'emprunter des déviations. Ces défauts sur la route et le fait que les voies restent bloquées sont symptomatiques d'une plus grande acceptation des risques liés aux accidents de la route.

Le trajet s'effectuant le dimanche, le trafic dans les environs de Pékin est un peu moins dense qu'à l'aller. Ainsi, nous ne sommes pas bloqués par des ralentissements. Néanmoins, c'est surtout la proportion de voitures qui diminue, les camions HD et MD semblant circuler presque autant le dimanche que les autres jours. La réglementation chinoise donne théoriquement le droit à un jour de repos par semaine<sup>19</sup> mais cela ne semble que rarement mis en pratique dans le secteur public et presque jamais dans le secteur privé. Les chauffeurs de la caravane n'ont généralement qu'un ou deux jours de repos par mois même s'ils s'estiment doublement privilégiés car ils travaillent, en dehors de cet emploi temporaire à Renault Trucks, dans une entreprise d'Etat et pratiquent une tâche valorisante. En effet, conduire des tracteurs est considéré comme plus difficile en Chine, ce qui n'est pas toujours le cas en France, mais peut sans doute être relié à l'état des infrastructures<sup>20</sup>. De même, pendant la durée de la caravane, soit plus de deux mois, seuls 6 jours de repos étaient prévus pour les chauffeurs. La plupart affirment ne se rendre dans leur famille qu'une fois par mois. Les autres chauffeurs avec lesquels nous avons conduit des entretiens, n'avaient pour leur part de vacances que lorsque leur véhicule tombait en panne. Certains chauffeurs indépendants ne possédaient même pas de lieu où vivre en dehors de leur camion.

En ce qui concerne la durée journalière du travail, il n'existe pas de réglementation spécifique au secteur du transport. Néanmoins, il existe une limite horaire hebdomadaire de 44 heures<sup>21</sup> pour l'ensemble des employés. Comme pour le jour de repos, cette limite n'est presque jamais respectée. Les chauffeurs étant généralement deux par camion, le temps de conduite d'un chauffeur chinois n'est généralement pas supérieur à celui d'un chauffeur européen. Néanmoins, les temps d'attente à disposition sont plus importants : lorsque l'autre chauffeur conduit, lors de l'attente de mission à l'entreprise en plus des traditionnelles attentes pour charger ou décharger. Au cours de ce trajet, les chauffeurs se sont relayés à deux pendant 11 h et, au cours du China Tour, ils conduiront jusqu'à 15 h dans une journée. Les chauffeurs de la caravane semblent avoir développé un véritable art de l'attente : assis sur leurs talons, ils discutent, jouent aux échecs chinois sans jamais montrer un signe d'impatience. L'attente est acceptée comme une fatalité et personne n'essaie de l'écourter même dans des conditions pénibles, à la fin d'un voyage ou en période de forte chaleur.

<sup>19</sup> Section 38, Labor Law of the People's Republic of China, 1995.

<sup>20</sup> Les tracteurs avec semi-remorque sont plus adaptés à la conduite sur autoroute.

<sup>21</sup> Section 36, Labor Law of the People's Republic of China, 1995.



**Photo 15 Une station essence dans le nord-ouest de la Chine: 12 pompes pour un trafic pourtant très faible**

Sur la portion de route qui nous permet de relier Tianjin à partir de l'autoroute entre Pékin et Shanhaiguan, la circulation est presque nulle. Cette autoroute moderne et en bon état n'est pas la route la plus directe entre Pékin et Tianjin, ce qui explique sa faible fréquentation mais pointe du doigt l'inadéquation entre le réseau autoroutier et les besoins du secteur des transports. Il est souvent frappant de voir le contraste entre la modernité des infrastructures ainsi que leur échelle et la faiblesse du trafic, les transporteurs étant sans doute découragés par les prix.

A Tianjin, nous avons pu conduire un entretien avec le manager général et le président d'un groupe spécialisé dans le transport du froid. Au moment de sa création, il y a dix ans, il s'agissait d'une entreprise qui réalisait le transport routier de marchandise pour "Rich", une société américaine de logistique. Elle avait été créée par l'actuel président, un ancien chauffeur. Finalement, la firme américaine a décidé de s'implanter dans le transport en Chine par le biais d'une joint-venture et a pris une participation dans le capital de ce sous traitant à hauteur de 49%. Néanmoins, les résultats étant bons, la société américaine entend prendre 70% des parts. La société semble en plein développement, la construction d'un entrepôt à côté de l'aéroport de Beijing est en cours et l'achat de 50 nouveaux camions est envisagé. Aujourd'hui, la joint-venture ne réalise pas que le transport mais également le management de la chaîne logistique, l'emballage de certains produits, la gestion de l'entrepôt et la distribution. L'entreprise possède 25 camions, tous de fabrication japonaise car dans cette entreprise, les camions sont vus comme un élément de l'image de marque. Elle emploie 50 chauffeurs. La compagnie s'impose des règles en matière de temps de conduite qui sont supérieures à ce que l'Etat impose en France : un chauffeur ne doit pas conduire plus de 6h ou 500km dans une même journée. Ils mettent également en place des formations pour les chauffeurs centrées sur la sécurité en faisant appel à des intervenants extérieurs. Les principes de management qui sont appliqués, l'insistance sur la sécurité, et la volonté de s'appuyer sur une forte image de marque notamment au travers des camions correspondent à des principes occidentaux d'organisation du transport. Aussi, il est probable que le management effectif de l'entreprise soit aujourd'hui du ressort de la société américaine et de ses représentants (dont le général manager) car ce sont eux qui possèdent les compétences dans le secteur d'activité actuel de l'entreprise. Ce type d'entreprises reste sans doute minoritaire en Chine et ses activités sont essentiellement dirigées vers les entreprises étrangères implantées dans le pays.

#### 4. Tianjin – Taiyuan

Le voyage de 600 km entre Tianjin et Taiyuan a été effectué le jeudi 23/06. Notre destination, Taiyuan, est située dans la province du Shanxi une région montagneuse au sud-ouest de Pékin. Là encore, la route peut être divisée en deux segments.

Entre Tianjin et Shijiazhuang, la route est excellente et nous réalisons cette portion de 400 km à une moyenne de 80 km/h. Sur cette route, les camions de marque Dongfeng commencent à devenir beaucoup plus fréquents (environ 20% des MD et HD).

Après Shijiazhuang, la route devient montagneuse. Si le revêtement et la qualité des voies sont presque parfaits (en dehors des éboulements non déblayés), l'autoroute étant presque neuve, la déclivité est importante ce qui cause de nombreux ralentissements, non pas en raison des camions Renault Trucks, qui sont puissants (de 270 à 370 ch.) et peu chargés, mais à cause des autres camions

qui circulent. En effet, la surcharge quasi-systématique associée à la faible puissance des moteurs disponibles en Chine, font que les camions peinent dans les montées. Les camions de toutes les marques de constructeurs chinois roulent ainsi très lentement dans les montées et il n'est pas prévu de voie pour les véhicules lents. En haut des côtes, beaucoup sont presque à l'arrêt.

Il n'est néanmoins pas possible de donner une estimation de notre moyenne kilométrique sur la deuxième portion car le voyage a été retardé en raison de problèmes techniques électroniques sur le Magnum causés par la chaleur. Ce problème montre la première contrainte d'adaptation des produits à un pays : la prise en compte des conditions climatiques. Dans le cas de la Chine, du fait de la taille du pays, cette adaptation est difficile à cause des fortes différences existantes entre les provinces.

Sur cette deuxième portion, le taux de porteurs atteint presque 85%. De plus, sur cette portion, le trafic total de camion diminue fortement par rapport à la première portion. Enfin, les camions Dongfeng sont aussi nombreux que les FAW dans cette province dans les terres.

## 5. Taiyuan – Qingdao

Il s'agit d'un voyage d'environ 950 km effectué le dimanche 26/06 et le lundi 27/06. Nous empruntons tout d'abord la même route que lors du voyage précédent entre Taiyuan et Shijiazhuang, puis nous prenons la direction de Jinan, la capitale du Shandong, où nous nous arrêtons pour la première étape.

Nous réalisons la première moitié du premier jour de voyage, entre Taiyuan et Shijiazhuang à une moyenne de 40 km/h en raison du mauvais temps (pluie et brouillard) qui réduit considérablement la visibilité.

Entre Shijiazhuang et Jinan, la capitale de la province du Shandong, la route est bonne mais la circulation est réduite. Elle est beaucoup plus dense dans le Shandong avec, à partir de Jinan, une forte proportion de camions en tracteur transportant des containers et des citernes. On peut également noter un nombre important de camions ayant des caisses ouvertes basses et qui transportent du minerai de fer. De manière générale, dans les régions côtières, les nouvelles silhouettes de camion, qui apparaissent à cause de la réglementation sur la limitation du poids, sont avant tout des tracteurs qui sont particulièrement adaptés aux transports longues distances sur autoroute. Mais ces particularités sont dues à l'importante activité maritime de notre destination. En effet, Qingdao est le second port chinois de commerce pour l'international après Shanghai et est notamment le plus important concernant le transfert de minerais de fer. C'est à partir de ce port que sont livrés plus de 20 fabricants majeurs d'acier dans le pays dont Capital Steel, Baosteel, Handan Steel et Taiyuan Steel. La Chine est aujourd'hui devenu le plus grand marché d'acier du monde et une grande partie (environ un quart soit 180 millions de tonnes par an) est aujourd'hui importée<sup>22</sup>. Le transport maritime est d'une importance capitale en Chine notamment pour les échanges internationaux, la Chine exportant essentiellement des produits manufacturés mais important des matières premières dont le pays manque cruellement (surtout le charbon mais également le pétrole et le minerai de fer). Ce pays connaît également un fort trafic maritime interne en cabotage notamment pour le charbon produit essentiellement dans le nord du pays. Ces matières premières sont essentiellement transportées par la voir maritime ou par le rail, qui sont les moyens de transport les plus adaptés aux produits pondéreux, mais les besoins sont supérieurs aux capacités notamment du rail, ce qui explique le recours massif au transport routier.

La forte proportion de tracteurs dans cette région, presque 50%, s'explique dans le cas du minerai par le poids de la marchandise transportée et pour le reste par le format des containers. Sur ce marché spécifique, la proportion de camions Dongfeng retombe aux environs de 10%. On peut mettre cette diminution en parallèle avec la forte proportion des Steyr, environ 20%, qui est généralement le constructeur chinois ayant la meilleure image sur la gamme haute. A noter que l'on voit également une proportion plus importante de camions étrangers réaliser du transport (notamment Isuzu, Mercedes et Volvo).

A Qingdao, nous avons été en mesure de conduire un entretien avec la responsable du service logistique d'un chargeur c'est-à-dire une usine fabricant de l'huile végétale et ayant recours à des transporteurs routiers. Alors que jusqu'à présent l'entreprise effectuait elle-même l'ensemble du transport routier, celle-ci cherche aujourd'hui à externaliser cette activité. En fait, l'entreprise ne

<sup>22</sup> WU BIAN, « Taiwan investor to take stake in Qingdao steel plant », China Daily, 03/18/2003



remplace plus les camions qui ont plus de 10 ans, ce qui est la limite fixée par le gouvernement pour la durée de vie d'un camion. Au-delà de cette période, l'entreprise doit réaliser des contrôles et demander une extension tous les 6 mois. Le groupe a possédé jusqu'à 8 camions mais aujourd'hui, il n'en reste que deux qui servent essentiellement à faire le transport au sein de l'usine. Cette volonté est intéressante car elle pointe un changement dans la mentalité des industriels chinois (même si nous ne connaissons pas l'ampleur de ce phénomène) qui jusqu'alors avait la volonté de réaliser eux-mêmes toutes les activités dont ils avaient besoin. Un deuxième élément qui ressort de cet entretien concerne la relation entre cette entreprise et le transporteur à qui celle-ci sous-traite. En effet, cette entreprise demande au transporteur de renouveler sa gamme de véhicules sans augmenter ses prix sinon elle changera de sous-traitant. Cet exemple illustre le rapport de force entre les transporteurs et leurs clients qui est favorable à ces derniers en raison de la forte concurrence au sein du transport (notamment en raison du nombre important de transporteurs indépendants) et de l'éclatement de la profession. L'entreprise industrielle impose même le mode d'investissement à cette compagnie de transport en demandant que les chauffeurs puissent participer à l'achat du camion (à hauteur de 15%) pour les intéresser au transport et les responsabiliser.

Nous avons également pu réaliser une série d'entretiens avec des chauffeurs sur un parking où leurs camions sont chargés de minerai de fer à destination d'une des trois plus importantes usines métallurgiques de Chine. Ils réalisent des allers-retours entre cette usine et le port de Qingdao distants de 300 km pour emporter du minerai. Sur ce parking, il y a trois catégories de chauffeurs : certains sont employés par l'usine métallurgique, d'autres par une des compagnies de transport à qui cette usine sous-traite, enfin certains sont indépendants. Les chauffeurs sont marqués par l'opposition entre deux logiques : il semble que pour eux l'idéal soit l'indépendance mais sur ce parking les chauffeurs qui se considèrent comme les plus privilégiés sont ceux qui sont salariés par l'usine. En effet, tous semblent souhaiter acheter leur propre camion mais, à cause de la difficulté à trouver des marchandises à transporter, ils préfèrent être employés. Ce statut leur assure une rémunération fixe (même si elle est relativement peu importante) mais surtout une charge de travail conséquente leur permettant de toucher de nombreuses primes. C'est cette ambiguïté qui fait que les chauffeurs distinguent, au sein des chauffeurs employés, ceux qui ont participé à l'achat de leur camion. En effet, le statut le plus valorisé est celui du chauffeur qui possède une part de son camion et est donc intéressé aux bénéfices (mais participe également aux dépenses).

L'ensemble des chauffeurs conduit de nuit car les contrôles de poids sont moins stricts. Certains disent également que le trajet étant fixe, leurs employeurs peuvent entretenir de bonnes relations avec les contrôleurs.

Les chauffeurs travaillent à deux par camion. Ils se relaient pour faire l'aller-retour la nuit et attendent d'être appelé la journée sur le parking pour le chargement en se reposant dans les camions. Les conditions de travail sont donc réellement difficiles, les chauffeurs étant mobilisés 7 jours sur 7, nuits et jours. Un chauffeur dit ainsi qu'il n'a des vacances que lorsque son camion est en panne.

## 6. Qingdao – Nankin

Voyage de 620 km effectué le jeudi 30/06 à une moyenne de 80 km/h, qui est encore une fois le reflet de la qualité de la route. Nous prenons, tout d'abord, une nationale depuis Qingdao pour rejoindre une autoroute au sud de la ville en direction de Nankin. Les nationales que nous empruntons alors sont en bon état et relativement larges, néanmoins la moyenne kilométrique reste basse en raison du nombre et de l'hétérogénéité des véhicules qui y circulent (dont beaucoup sont lents comme les tracteurs et les mototaxis). Nous empruntons ensuite une autoroute à deux voies en bon état. Néanmoins dans la province du Jiangsu, l'autoroute, divisée par une barrière, n'a plus qu'une voie dans chaque sens.

Sur cette portion d'autoroute, suite à une brève averse, nous croisons trois accidents impliquant des camions en moins de 20 kilomètres. Les deux premiers sont dus aux difficultés de freinage des camions. Le second accident intervient alors qu'un camion perd le contrôle en essayant de freiner pour éviter le ralentissement créé par le premier. Un peu plus loin, nous croisons un véhicule renversé dans le fossé dont la marchandise est en train d'être déchargée. Ces trois accidents sont symptomatiques de la dangerosité des routes chinoises en particulier en ce qui concerne les accidents liés aux camions. La capacité de freinage des véhicules est souvent mise en jeu du fait de la surcharge, de même que la

perte d'adhérence du fait de l'état des pneumatiques et de la route. Ces deux éléments sont particulièrement critiques en temps de pluie. Le deuxième accident montre les risques de sur-accidents lié principalement à la lenteur du dégagement des véhicules de la zone d'accident. Les accidents créent de larges attroupement de spectateurs (même sur l'autoroute) qui bloquent les voies et augmentent le risque. Cet aspect est renforcé par le mode de résolution conflits liés aux accidents. En effet, lorsque les deux parties impliquées n'arrivent pas à trouver d'accord concernant les responsabilités de l'accident, les véhicules sont laissés dans la même disposition pour que la police puisse déterminer qui est coupable à partir de l'emplacement des véhicules les uns par rapport aux autres. Durant notre trajet, les accidents ont été la cause la plus récurrente d'embouteillages. Enfin, le troisième cas d'accident pointe une des caractéristiques des routes chinoises qui sont souvent construites en hauteur par rapport au sol et ont donc d'importants fossés. Les routes étant généralement étroites, le risque de versement est important.



**Photo 16 Attroupement consécutif à un accident sur une route surélevée dans la province du Guangxi**

Dans ces régions côtières, circule toujours un nombre important de transport de container et les proportions de camions sont relativement identiques à celles du trajet précédent.

A Nankin, nous avons pu réaliser un entretien avec le chairman d'une compagnie de transport qui est une joint-venture entre Sinotrans, la plus grande entreprise de transport routier de marchandises chinoise, et une société de logistique japonaise Seino qui a été créée en 1994. Cette société possède 10 camions, des tracteurs de fabrication japonaise. Elle emploie 30 chauffeurs soit plus de 2 par camion, ce qui montre leur volonté d'améliorer la sécurité.

Par ailleurs, comme à Shenyang, nous nous sommes rendu dans une « zone logistique », c'est-à-dire un parking au Nord-Est de Nankin où les chauffeurs indépendants cherchent des marchandises à transporter auprès « d'agences logistiques ». Le marché du transport chinois est marqué par le nombre important d'indépendants en raison de la politique du gouvernement qui accorde des prêts avantageux pour l'achat d'un camion dans les milieux ruraux pour reclasser les paysans. Les chauffeurs indépendants sont souvent des personnes issues de milieu rural qui ont passé leur permis durant le service militaire. Ils achètent leur camion à deux et conduisent ensemble.



**Photo 17 Les agences logistiques**

L'offre de transport en Chine est marquée par le clivage entre les entreprises de transport et les indépendants dans un contexte de surcapacité. Même s'il existe de grandes entreprises de transport (par exemple Sinotrans possède 30 000 camions), le marché semble dominé par un grand nombre de petites entreprises et d'indépendants. Ainsi, selon les statistiques du gouvernement, la moyenne est de 2,7 camions par entreprise de transport routier. En raison de cette forte concurrence, les chauffeurs attendent en moyenne environ 3 jours pour avoir une marchandise sur ce parking. De même, le prix du transport est de manière générale bas. Sur ce parking et celui que nous avons visité à Shenyang, il est fixé autour de 0,3 yuans par tonne kilomètre pour un aller simple et jusqu'à 0,16 pour un aller-retour. Sur cette somme, les chauffeurs doivent payer tous les frais de route (gasoil, péage et entretien du véhicule), la marge gardée par l'agence étant uniquement des frais de management. Sur ce parking, le niveau de vie et les conditions de travail semblent être encore inférieurs à ceux des chauffeurs transportant du minerai de fer à Qingdao même s'il existe une hiérarchie au sein des indépendants reposant notamment sur la capacité de chargement de leur camion. Visiter un parking d'indépendants permet en ce sens de comprendre pourquoi les chauffeurs chinois semblent plus effrayés du « manque de travail » que du « trop de travail ».

**Photo 18 Un exemple de parking d'indépendants**





## 7. Nankin – Shanghai

Voyage de 350 km effectué le dimanche 03/07 à une moyenne de 70 km/h en raison de la forte circulation sur la route. A noter qu'une autoroute plus directe entre les deux villes est en cours de construction. Nankin et Shanghai étant deux villes majeures (4 millions d'habitant dans la première et 15 millions dans la seconde), le trafic est important et n'est pas seulement composé de camions. Beaucoup de voitures individuelles l'empruntent également. Le trafic est de plus en plus important au fur et à mesure que l'on se rapproche de Shanghai. Par rapport aux deux parcours précédents, le taux de containers et de camions en tracteur diminue mais le nombre absolu augmente. En effet, Shanghai est le plus important port chinois. Cette diminution du taux s'explique sans doute par l'augmentation du transport de marchandise plus classique entre villes. Ces caractéristiques font que le taux de camions CNHTC diminue, notamment au profit des Dongfeng.

A Shanghai, est situé le "flagship store" c'est-à-dire la principale concession de Renault Trucks construite en 2003 à la périphérie de la ville, à proximité d'un des principaux échangeurs d'autoroute (passage obligé pour les provinces de Zhejiang et Jiangsu). Cette concession est possédée par un jeune chinois qui a fait fortune dans l'import-export et cherche à s'implanter dans le domaine de l'automobile par goût pour les produits automobiles. Il explique qu'il voit son engagement avec Renault Trucks comme un investissement pour le futur et ne cherche pas une rentabilité immédiate (la concession emploie 40 personnes<sup>23</sup> et a vendu 7 camions en un an et demi). Ce concessionnaire possède également deux autres concessions de voitures pour une marque chinoise locale (Chunlan<sup>24</sup> qui est fabriqués dans la province du Jiangsu). Alors que la vente de camion se fait généralement de manière passive en Chine, Renault Trucks a importé d'Europe ses pratiques de vente active. Chaque concessionnaire se voit donc attribuer une zone (les provinces de Shanghai et du Zhejiang pour celui de Shanghai) dans lequel il démarché les clients pour leur proposer les camions Renault Trucks.

Dans cette ville, en plus d'un événement pour les transporteurs et les médias, la filiale avait organisé un événement grand public avec des spectacles à Nanjing Lu la principale artère commerçante de la ville.

La majorité des chauffeurs étant originaire de Shanghai ou des régions environnantes, les organisateurs avaient prévu deux jours de repos en plus des jours nécessaires à l'organisation des événements.

Pendant cette étape, nous avons pu réaliser deux entretiens. Nous avons rencontré un industriel qui réalise lui-même son transport : la société française Air Liquide dont le corps de métier est de produire de l'oxygène et d'autres gaz sous forme liquide. En Chine, le groupe possède 10 filiales et emploie environ 1 500 personnes. Le groupe développe également des services au client et notamment la livraison, la gestion de l'approvisionnement et de la chaîne logistique. Le groupe accomplit lui-même l'ensemble de son transport (matières premières, produits finis et produits intermédiaires) en raison de la dangerosité des matières transportées qui sont inflammables. Les produits finis représentent le plus important des flux, ils sont acheminés soit par canalisations à partir des usines du groupe (pour les contrats de plus de 15 ans) soit par camions cryogéniques. L'usine que nous visitons possède 21 tracteurs dont 15 véhicules importés et 3 de marque Dongfeng. Cette entreprise a acheté des camions étrangers par souci de sécurité pour diminuer les risques d'accident. Les plus vieux camions ont 4 ans et la majorité à moins de 2 ans. En matière de produit dangereux, la réglementation chinoise interdit de garder des camions plus de 7 ans. Pour des raisons de sécurité, le groupe s'impose des normes importantes sur le transport. Ainsi, l'entreprise emploie 4 chauffeurs pour chaque camion, répartis en deux équipes qui travaillent un jour sur deux. Les clients de cette usine étant situés dans la province du Jiangsu et du Zhejiang, les parcours sont en général d'environ 300 km aller et sont donc le plus souvent réalisés dans la journée. Les chauffeurs ne doivent pas conduire avant 8h du matin et après 11h du soir. De plus, ils doivent se relayer et prendre une pause toutes les 4h. Les camions sont régulièrement vérifiés avant chaque départ en effectuant notamment un pré-roulage. Enfin, tous les camions sont équipés de GPS.

<sup>23</sup> 6 vendeurs, 12 employés dans les services après vente, 2 responsables des pièces de rechange, 2 pour la gestion de l'entrepôt, 6 employés dans les services administratifs, 4 chauffeurs chargés d'emmener les camions, de faire des démonstrations et des formations, 6 personnes pour la sécurité et 2 pour le nettoyage.

<sup>24</sup> 春兰公司

Le second entretien a été réalisé avec un carrossier<sup>25</sup>, filiale chinoise du groupe allemand Schwing, spécialisé dans la construction de pompe à béton et de malaxeur. L'usine que nous visitons emploie 60 personnes. Elle réalise le montage des malaxeurs qui arrivent en pièces détachées d'Allemagne. Les pompes arrivent entières, elles sont juste fixées localement sur les châssis. L'entreprise réalise la plupart des caisses sur commande mais achète également certains camions avant commande pour avoir des stocks. En Europe, les carrossiers jouent un rôle prépondérant pour les constructeurs. En effet, ils sont parfois leurs clients (puisqu'ils achètent eux-mêmes des camions), leurs fournisseurs (quand les constructeurs font réaliser la caisse par un carrossier partenaire sur demande d'un client) ou leurs concurrents (quand le constructeur fabrique des caisses destinées au même usage). Enfin, le carrossier est surtout important par son influence sur les transporteurs. En effet, comme les carrossiers sont souvent spécialisés dans un domaine du transport (transport à température dirigée, de matières dangereuses, de liquides par exemple). Aussi, ils sont vus par les transporteurs comme les experts de ces domaines par rapport aux constructeurs qui sont plus généralistes. Ils prodiguent des conseils sur les marques les plus adaptées. En Chine, les constructeurs réalisent la plupart des caisses eux-mêmes. Néanmoins, dans des domaines d'activité spéciaux, le carrossier garde son importance. Jusqu'en 2004, le secteur du béton était le marché privilégié des véhicules importés ou des véhicules construits par des joint-ventures sino-étrangères en Chine. En effet, les activités liées au béton connaissent des contraintes importantes et jouissent d'une bonne situation économique. Le béton est une marchandise lourde et en cas de panne du camion, si le mélange solidifie, il peut mettre la caisse hors d'usage. De plus, c'est un produit relativement cher et pour lequel il existe une forte demande. Néanmoins, le chairman de la société que nous avons visité affirme que la loi sur la limitation du poids mais également l'amélioration de la qualité des camions chinois font que de plus en plus de clients demandent que les caisses (surtout les malaxeurs) soient montées sur des véhicules chinois, essentiellement CNHTC et Foton mais également FAW. Il note que peu de clients demandent des Dongfeng car l'image de leurs produits de la gamme haute est moins bonne.

## 8. Shanghai – Wenzhou

Voyage de 400 km effectué le samedi 09/07 à une moyenne de 50 km/h. Depuis Shanghai, nous prenons l'autoroute en direction du Sud-Ouest jusqu'à Hangzhou, puis nous nous orientons plein sud. La région devient alors de plus en plus montagneuse mais la moyenne kilométrique reste élevée en raison de la qualité des infrastructures (ponts et tunnels) qui compensent la forte déclivité. A Lishui, nous bifurquons en direction de l'Est en empruntant une route à flanc de coteaux le long du fleuve Ou Jiang, qui traverse notre destination Wenzhou. Cette dernière route nous ralentit considérablement car elle est à la fois sinueuse et abîmée (certains passages ne sont pas goudronnés). Cette route est néanmoins en train d'être doublée d'une autoroute. Les travaux sont symptomatiques de la manière dont l'État chinois développe les infrastructures routières. Il ne s'agit pas d'un élargissement de la route actuelle mais de la construction d'une autoroute sur des pylônes en bordure du fleuve sur 150 km. Ces infrastructures titanesques ne semblent pas adaptées au besoin du transport routier actuel. Une grande partie du budget infrastructure est consacrée au développement du réseau et la maintenance est laissée pour compte, ce qui fait que les routes existantes sont souvent dans un mauvais état. Par ailleurs, comme l'État rentabilise les investissements avec des péages, les prix de l'autoroute seront sans doute trop élevés pour la majorité des transporteurs. Lorsque nous parcourons les routes de Chine, on a l'impression que cette politique de grands travaux vise plus à améliorer l'image des infrastructures routières en Chine qu'à faciliter le transport routier.

---

<sup>25</sup> qui réalisent les caisses des camions.



**Photo 19 Construction d'une nouvelle autoroute dans la vallée du fleuve Ou Jiang**

Le trafic est important jusqu'à Hangzhou. Après cette ville, il diminue fortement. La proportion de camion Dongfeng reste stable même si FAW reste leader sur tout le trajet. A noter que pendant ce trajet, nous croisons les premiers camions Chenlong et Balong, les deux "marques" produites par l'usine de Dongfeng à Liuzhou.

Avant d'arriver à Wenzhou, notre destination, nous sommes contraints d'attendre deux heures sur un parking en périphérie de cette ville. En effet, en raison de règlements locaux visant à réduire les problèmes liés au bruit du trafic et de la forte circulation, les camions de plus de 6 tonnes sont interdits dans la majorité des villes chinoises durant la journée. Comme cette régulation dépend des gouvernements locaux, elle est mise en place différemment sur l'ensemble de pays. Ainsi, dans la ville de Wuhan, dont le centre est industriel, les camions sont autorisés même la journée. A Pékin, les camions sont interdits dans le centre de la ville et jusqu'au deuxième périphérique pendant la journée. A Nankin, cette interdiction durant la journée ne concerne que les camions qui n'ont pas d'immatriculation locale. A Wenzhou, contrairement à l'ensemble des autres villes traversées pendant le China Tour, nous n'avons pas réussi à avoir d'autorisation spéciale pour entrer dans la ville et nous devons donc attendre l'heure légale (23h).

En rejoignant le parking, nous avons deux accidents successifs sans gravité. Malgré le gabarit relativement plus important des camions et remorques de la caravane, les chauffeurs auront eu peu d'accidents pendant le parcours du China Tour. De plus, ces accidents ont été concentrés dans le temps. Les deux autres accidents ont également eu lieu le même jour durant le voyage entre Shenzhen et Kunming. Tous les accidents sont sans doute le signe de la fatigue des chauffeurs mais la fréquence des accidents sur les routes chinoises tient sans doute également à la conduite des chauffeurs chinois. Le terme qui peut mieux la qualifier est le pragmatisme. En effet, la conduite semble dictée par les nécessités de simplicité et de rapidité. Par exemple, lorsque l'on veut tourner à gauche sur un rond-point, il est possible de le faire directement sans faire le tour du rond-point. De même, il n'est pas obligatoire de respecter un feu lorsque l'on veut tourner à droite. Néanmoins, la circulation en Chine n'est pas un chaos, elle obéit également à un certain nombre de règles sur lesquelles tous les Chinois s'accordent. Les désaccords entre les parties survenant surtout en cas de contradiction entre deux règles. Par exemple, celui qui change de file ne vérifie presque jamais s'il y a un véhicule à côté de lui, c'est donc à celui qui dépasse d'avertir de sa présence soit par des appels de phare et soit en klaxonnant. De même, lors du premier accident impliquant un camion de la caravane qui a embouti le coffre d'une voiture qui freinait devant lui, le chauffeur de la voiture arguait que le camion était responsable mais les chauffeurs de Renault Trucks récusait cet argument en disant que la voiture



était en train de changer de file. Une fois arrivée, la police a donné raison aux chauffeurs de la caravane en prenant en considération la position de la voiture à cheval entre deux files.

## 9. Wenzhou – Fuzhou

Nous avons effectué le trajet de 393 km entre Wenzhou et Fuzhou le 12/07 à une moyenne d'environ 70 km/h. Wenzhou et Fuzhou sont deux villes côtières de plus d'un million d'habitants. L'autoroute suit la côte en direction du sud. Elle est de bonne qualité malgré les importants reliefs de cette région montagneuse. La côte est constituée d'une série de baies séparées par des barres rocheuses. La route est le plus souvent à flanc de coteaux et emprunte des cols mais il existe également des ponts sur certaines baies et des tunnels qui permettent de gagner du temps.

Cette route est caractéristique de la qualité des autoroutes dans les régions côtières de la Chine. Même si celles-ci sont parfois anciennes ou à une seule voie, elles sont en général mieux entretenues que dans le reste de la Chine et le niveau des infrastructures est également meilleur (ponts, tunnels et aires de services notamment). Il existe une différence de densité du réseau routier entre la côte Nord et Sud. Entre Pékin et Shanghai, le réseau compte quatre axes parallèles à la côte presque entièrement construits. Entre Shanghai et Guangzhou, notamment en raison de la topographie plus montagneuse, le réseau comporte seulement deux axes parallèles à la côte. De même, le réseau d'autoroutes Est-Ouest est moins développé au sud de Shanghai.

A Fuzhou, nous avons réalisé deux entretiens dans des entreprises de transport. Le premier a eu lieu au sein d'une entreprise de transport et de logistique qui possède 600 camions (dont 15 camions européens et 50 véhicules japonais) avec le responsable du management de la flotte. L'entreprise possède 120 entrepôts et bureaux dans le pays. Le prix du transport est bas même s'il reste supérieur à celui des indépendants : environ 0,4 yuan par kilomètre et par tonne. Après l'entretien, nous avons réalisé une visite des cinq entrepôts de l'entreprise à Fuzhou qui nous a permis de mesurer les différences dans l'organisation de la logistique entre la Chine et l'Europe même si l'exemple de cette grande entreprise n'est pas généralisable. Le site est pourvu de 4 fenwicks mais ils ne peuvent pas être utilisés pour la plus grande partie du travail. En effet, les entrepôts sont en hauteur et il n'existe pas



**Photo 20 L'inadéquation entre la hauteur des quais et du châssis du camion**



**Photo 21 Transvasement entre deux camions**

d'accès pour ces chariots. A l'intérieur des entrepôts, le déchargement et le chargement se font donc à la main ou grâce à un porte-palette manuel. Les colis encombrants et lourds sont portés par les fenwicks et ne peuvent donc pas être rangés dans les entrepôts. Ils sont alors posés soit au bord des quais, soit à même le sol. Par ailleurs, du fait de la diversité des camions et du manque d'homogénéisation en terme de hauteur de châssis, la hauteur des quais n'est pas adaptée à tous les camions. Il n'y a plus de système de ponts pour s'adapter à la hauteur des camions. Une autre différence majeure est l'absence d'uniformisation des palettes qui permettrait la rationalisation du chargement dans les camions. Enfin, il n'existe pas de système d'échange des palettes. Comme celles-ci ont un coup important, les logisticiens hésitent à les charger dans les camions de peur de ne pas pouvoir les récupérer. Le chargement directement par palette semble dans ce contexte impossible. Enfin, une autre différence est la généralisation des pratiques de transvasement d'un véhicule à l'autre. Pour accélérer le chargement ou déchargement de leurs véhicules, certains chauffeurs transfèrent les marchandises directement en rapprochant les caisses des deux camions. Cette pratique est interdite en

**Photo 22 Exemple du chargement typique des camions**



France du fait du risque d'accident du travail.

Mais si cette organisation est différente, c'est également parce qu'elle ne répond pas aux mêmes attentes ni aux mêmes contraintes. Ainsi, les colis sont disposés en vrac à l'intérieur des camions, ce qui permet d'augmenter le chargement des camions. De plus, le personnel semble beaucoup plus nombreux dans ces entrepôts que dans ceux que nous avons visités en Europe. Cinq ou six employés sont ainsi affectés au chargement ou déchargement d'un camion, ce qui réduit l'intérêt du système reposant sur les palettes qui est de permettre qu'une seule personne puisse réaliser le chargement avec un chariot.





Photo 23 Quatre photos qui illustrent un exemple de transvasement entre deux véhicules impliquant deux fenwicks et 6 personnes

## 10. Shenzhen – Kunming

Après l'étape de Fuzhou, nous avons pris quelques jours de repos ; aussi, nous n'avons pas participé aux deux étapes entre Fuzhou et Shenzhen. Nous avons rejoint la caravane à Shenzhen pour le voyage à destination de Kunming, le plus long du China Tour. En effet, c'est un trajet de 1600 km que nous avons effectué mercredi 27/07 (10h de conduite), jeudi 28/07 (15h de conduite), vendredi 29/07 (10h30 de conduite) et samedi 30/07 (4h30 de conduite) à une moyenne de 40 km/h. Cette moyenne relativement basse cache une forte hétérogénéité du parcours.

Le premier jour, nous avons commencé par rejoindre Canton depuis Shenzhen. Notre point de départ est une des 5 villes chinoises ayant le statut de Zone Économique Spéciale<sup>26</sup> depuis 1978 qui a transformé cet ancien village de pêcheur en une métropole de plus de 4 millions d'habitants. Elle doit cette politique à son emplacement géographique, à 35 km de Hongkong et 150 de Canton. Elle bénéficie de plus d'un accès à la mer et au delta du fleuve de perle que côtoient également Hongkong et Canton. Cette dernière est la capitale de la province du Guangdong et compte plus de 6 millions d'habitants. Entre ces deux villes, l'autoroute est de bonne qualité, le réseau développé mais la vitesse de circulation est réduite en raison de la densité du trafic. Ainsi, au cours du China Tour, nous n'aurons rencontré que trois fois des encombrements sur les autoroutes : aux alentours de Pékin, entre Shanghai et Nankin et entre Shenzhen et Canton. A chaque fois, ces encombrements sont donc à proximité des villes majeures et sont dus à l'augmentation du nombre de voitures individuelles pratiquement absentes sur l'ensemble du reste des autoroutes chinoises.

La portion suivante, entre Canton et Zhaoqing, est constituée de 100 km de bonne autoroute encore une fois peu fréquentée. A partir de Zhaoqing et jusqu'à la fin du trajet, l'autoroute n'est pas encore construite, à l'exception de portions dans les environs des grandes villes que nous traversons, Nanjing, la capitale de la province du Guangxi et Kunming, notre destination qui est la capitale de la province du Yunnan. Aussi, nous devons emprunter des nationales. Ce changement de type de route renforce le choc causé par le contraste relatif aux niveaux de développement des régions traversées. En une heure, nous passons de Canton à des régions rurales où la majorité du transport semble se faire à pied, à vélos ou en chars tractés par des animaux.



**Photo 24 Trois exemples de transport dans les régions rurales**

En ce qui concerne l'état des routes nationales, il est encore une fois extrêmement hétérogène. Jusqu'à Fulin, dans la province du Guangxi, où nous passons la première nuit, c'est une route bétonnée de bonne qualité. A partir de cette ville débute l'autoroute menant à Nanjing. Après cette dernière, la route nationale alterne entre des portions mises à neuf et d'autres en terre ou en béton mal entretenu. A noter que sur une portion de cette route nationale, l'autoroute est en cours de construction. Nous devons alors emprunter une piste parallèle pendant 70 km que nous parcourons en 6h. En effet, nous traversons une montagne percée de multiples carrières où circulent de nombreux camions : ceux qui ont été détournés et ceux qui exploitent les carrières. Il est difficile de les croiser étant donné

<sup>26</sup> Le statut de Zone Économique Spéciale accorde une plus grande indépendance en terme de gestion des échanges économiques internationaux. Le but principal est d'attirer les capitaux étrangers grâce à des réductions des taxes qui favorisent notamment la mise en place de joint-ventures et l'exportation des produits fabriqués.



l'étroitesse de la piste, ce qui crée de nombreux encombrements. De plus, nous sommes ralentis par les semi-remorques qui ont du mal à gravir certaines côtes à cause de la poussière générée par l'exploitation de la pierre.



**Photo 25 Piste empruntée après Nanning dans la province du Guangxi**

Pendant, la troisième journée, la géographie devient montagneuse. La route est, tout d'abord, une nationale tortueuse et étroite sur 300 km. Lorsque nous arrivons sur le plateau de Kunming, la route devient une nationale payante de bonne qualité, puis une autoroute à une centaine de kilomètre avant notre destination.

La troisième journée est marquée par deux accidents : un carambolage avec un camion et un piéton renversé. Ces accidents sont le reflet de la fatigue des chauffeurs mais également de la dangerosité des nationales qui traversent villages et bourgades sans qu'il n'y ait jamais de trottoir. De manière générale, la traversée de ces villages est problématique surtout pour les remorques en raison de leur gabarit.

Sur ce trajet, la majorité des camions que l'on croise sont des porteurs avec une cabine à capot, équipés de bennes en raison du grand nombre de carrière. Pourtant, alors que l'état de la route devient de plus en plus mauvais, les camions de gamme haute sont plus décorés et semblent mieux entretenus. La rupture est d'autant plus importante que les camions destinés au transport local sont souvent vieux



**Photo 26 Exemple de difficulté lors de la traversée des villes**

et abîmés.

En Chine, le camion semble plus appartenir aux constructeurs qu'au transporteur qui en est pourtant propriétaire. En effet, il existe peu de coloris pour les camions (tous les anciens camions chinois étaient bleus, aujourd'hui chaque marque à une couleur qui lui est fortement associée), sur les camions sont collés les stickers des constructeurs, le nom de l'entreprise n'est que peu visible (il est en général seulement peint sur la portière des véhicules), les entreprises n'ont pas de logos. De même, les chauffeurs réalisent peu de transformation sur leur véhicule. Dans la plupart des régions de Chine, les chauffeurs ajoutent seulement des amulettes au rétroviseur et ne font que quelques adaptations liés au confort (notamment en ajoutant des nattes sur les sièges). Au fur et à mesure que l'on entre dans les terres, les camions sont de plus en plus décorés par leurs propriétaires ou utilisateurs. Les entreprises de transport ont des logos, certains font même peindre leurs carrosseries (comme Honghe un fabricant de cigarette qui effectue l'ensemble de son transport). Les chauffeurs font également plus de modifications, ils collent notamment beaucoup de stickers représentant des drapeaux rouges, des animaux ou des paysages. Il est intéressant de relier ces décorations avec la valorisation du métier de chauffeur routier. En effet, on peut faire l'hypothèse que les décorations des véhicules sont le signe de



**Photo 27 Exemples de stickers des constructeurs : l'automan de Foton, un sigle de l'usine DF à Liuzhou et l'aigle de FAW**



**Photo 28 Exemples des logos des entreprises de transport sur les camions**

la fierté que le chauffeur retire de son métier et de son véhicule. Tous les chauffeurs rencontrés disent qu'il y a vingt ans, leur métier était valorisant mais qu'aujourd'hui, il s'est banalisé avec la diffusion des véhicules motorisés et la baisse des conditions de vie des chauffeurs. Néanmoins, il semble reprendre de la valeur aux deux extrêmes du développement économique de la Chine. Dans les zones les plus développées économiquement, les entreprises de transport revalorisent les chauffeurs pour des raisons de sécurité, notamment en organisant des formations et en s'imposant des règles en matière de temps de travail. Dans les zones moins développées économiquement, le métier garde sa valeur par la rareté des moyens de transport à moteur, la difficulté et la dangerosité des conditions de travail (routes montagneuses sinueuses et à forte déclivité).





**Photo 29 Exemple de camion décoré dans le sud de la Chine**

Dans ces régions du sud de la Chine, la proportion des marques change radicalement : FAW est à peu près à égalité avec Dongfeng (environ 25% des véhicules). De plus, la proportion de camions est marquée par le grand nombre de Chenlong et Balong, marques également produites par Dongfeng, à l'usine de Liuzhou située dans la province du Guangxi que nous traversons. Alors que ces camions sont pratiquement absents des autres provinces, ils représentent environ 30% du trafic dans la province du Guangxi et 10% dans les provinces avoisinantes. Ces caractéristiques mettent en exergue le fort régionalisme des ventes de camion en Chine.

## 11. Kunming – Chengdu

Voyage de 1207 km effectué en trois jours, lundi 01/08 (8h30 de conduite), mardi 02/08 (2h de conduite) et mercredi 03/08 (15h de conduite) à une vitesse moyenne de 45 km/h<sup>27</sup>.

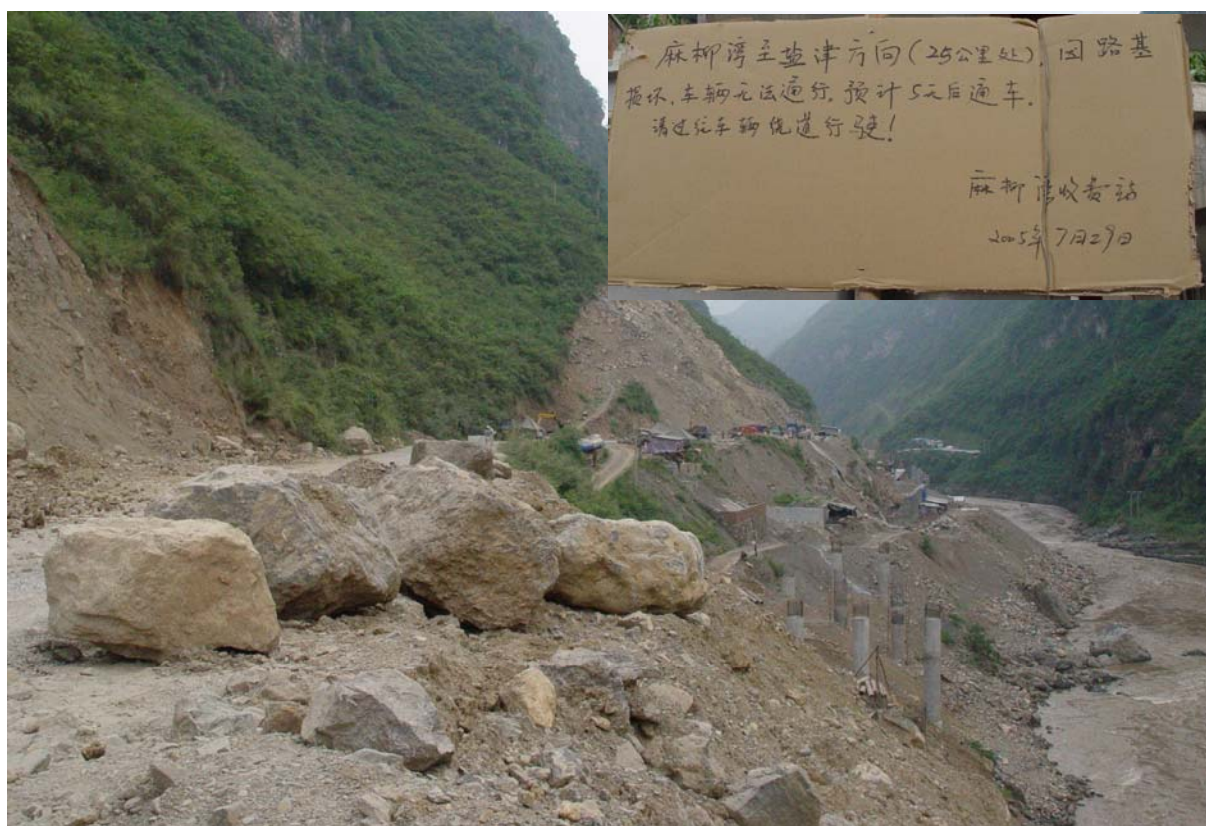
La route est encore une fois de qualité variable : le trajet que nous empruntons fait également l'objet d'un plan de construction d'autoroute dont les seules parties réalisées sont pour l'instant aux alentours des grandes villes Kunming, notre point de départ, et Chengdu, notre destination. Celles-ci sont neuves et de bonne qualité avec un haut niveau d'infrastructure. Par exemple, il y a des voies pour freinage d'urgence dans les descentes.

Après une première portion d'autoroute d'environ 100 km après Kunming, nous empruntons une route nationale pavée étroite et tortueuse pendant près de 300 km. Néanmoins, si notre moyenne kilométrique diminue du fait du type de route que nous parcourons, la faible densité du trafic nous permet de garder une allure constante. En particulier, nous sommes frappés par la faiblesse du nombre des véhicules circulant dans le sens opposé au notre. Cette absence de trafic trouve son explication le matin du second jour de voyage. Nous sommes immobilisés au niveau de la ville de Dagan pour des travaux d'élargissement de la route. La montagne est dynamitée pour élargir le passage bloquant la

<sup>27</sup> Ce calcul de la vitesse moyenne ne prend pas en compte les 24h durant lesquelles nous avons été immobilisés.



**Photo 30** La route nationale pavée après Kunming



**Photo 31** Les travaux à Daguan et la seule indication (25 km avant) annonçant la fermeture de la route pour 5 jours





**Photo 32** Route nationale après Daguang



**Photo 33** Difficulté de croisement sur la route nationale après Daguang



route pour une durée de cinq jours. Heureusement, nous arrivons le dernier jour des travaux et nous n'attendons finalement que 24h. Nous nous installons dans un hôtel dans une petite ville dont l'économie semble entièrement tournée vers le transport routier de marchandises. Celui-ci compte en effet de nombreux petits hôtels, bars, restaurants et maisons closes. L'hôtel est de qualité et de prix nettement inférieur à ceux que nous avons rencontrés sur les aires de services des autoroutes, il s'agit de dortoirs sales et nous décidons de dormir dans un camion. Cet incident met surtout en exergue le mauvais système d'information sur les infrastructures routières en Chine : nous ne sommes prévenus que 25 km avant les travaux par un panneau en carton (cf. Photo 31) alors que nous circulons depuis un jour et demi sur la même route. Nous repartons de Daguang le troisième jour au matin par une route nationale qui est en fait un chemin de terre extrêmement abîmé. Sur cette route en terre, les conditions de circulation sont rendues difficile par les travaux qui altèrent la qualité des voies. Par ailleurs sur certaines portions, les effets combinés de la saison des pluies et de la surcharge des camions ont détérioré les voies transformant la terre en boue glissante et donnant naissance à de nombreux nids de poules remplis de boues. De plus, autour de Daguang était regroupés des camions accumulés pendant cinq jours attendant la réouverture de la route. Aussi, nous rencontrons beaucoup de problèmes de circulation dus à l'importance du trafic. Sur certaines portions plus étroites, les autorités organisent un passage alterné qui crée de longues files d'attentes et sur d'autres des ralentissements sont créés par la difficulté à se croiser. Ces difficultés font que nous parcourons les 123 km qui séparent la frontière avec la province du Sichuan en plus de 10h.

Après la frontière entre le Yunnan et le Sichuan, la route est tout d'abord une nationale de béton puis une autoroute pour les 300 km restant.

A noter qu'il existe une autre autoroute reliant ces deux villes, qui est une partie de l'axe Pékin-Xian-Chengdu-Kunming, dont la construction est plus avancée. Néanmoins, comme cette route alternative traverse une zone militaire, les organisateurs ont préféré ne pas l'emprunter car la caravane



**Photo 34** Les effets de la saison des pluies et de la surcharge des camions sur la route nationale après Daguang

était alors accompagnée par trois journalistes photographes. Le trajet emprunté n'est donc sans doute pas l'axe principal reliant les deux villes. Néanmoins, il s'agit du trajet qu'empruntent ceux qui veulent éviter l'autoroute. Sur cette route, les camions que nous croisons sont essentiellement des porteurs avec une forte proportion de véhicule à trois essieux ou plus.

## 12. Chengdu – Liuzhou

Trajet de 1211 km effectué en trois jours, le samedi 06/08 (7h de conduite), le dimanche 07/08 (15h40 de conduite) et le lundi 08/08 (3h de conduite) à une moyenne de 50 km/h.

Tout d'abord, nous empruntons une autoroute entre Chengdu et Luzhou. Entre Luzhou et Dafang la route est une nationale étroite et endommagée. En effet, la route en béton tend à s'affaisser en de nombreux endroits sans doute en raison de la surcharge des véhicules et de l'instabilité du terrain. Certaines portions trop abîmées sont fermées et d'autres sont en travaux, obligeant la police à organiser l'alternance du trafic. Entre Dafang et Liuzhou, nous empruntons une autoroute deux fois une voie sans séparation. A proximité des villes importantes, l'autoroute s'élargit à deux voies. Le trajet se déroule sans incident majeur, à l'exception d'une extorsion à un péage : alors que le tarif du péage dépend du tonnage des véhicules, il nous est demandé de payer un supplément en raison de la taille des véhicules. A d'autres moments pendant le China Tour, les organisateurs ont dû payer des pots-de-vin au péage en raison du nombre trop élevé de personnes dans les cabines. De manière générale, les camions Renault Trucks ont éveillé beaucoup d'intérêt surtout dans les régions les moins développées économiquement. Dans quelques cas des gens ont prétexté la détérioration de leur bien pour demander des compensations financières.

Dans les provinces traversées pendant ce trajet, le Sichuan, le Guizhou et le Guangxi, la grande majorité des camions sont des porteurs. Contrairement aux régions côtières, dans les régions montagneuses que nous traversons (Yunnan, Sichuan, Shanxi), les nouvelles silhouettes ne sont pas des tracteurs mais essentiellement des porteurs. Par ailleurs, dans les trois provinces, les camions de marque Dongfeng étaient également en nombre supérieur au FAW.

A Liuzhou, nous avons pu réaliser des entretiens avec certains chauffeurs du China Tour. Ils travaillent habituellement pour une entreprise nationalisée qui réalise le transport des containers pour le port de Shanghai. En effet, cette entreprise permet à certains de ses chauffeurs de réaliser des missions temporaires pour d'autres entreprises comme récompense et louent leurs services. Pour les chauffeurs, il s'agit d'une opportunité de travailler plus et de gagner des primes supplémentaires.

La spécificité des chauffeurs du China Tour est qu'ils sont considérés comme des chauffeurs qualifiés car ils savent conduire des camions étrangers et des semi-remorques. Ces compétences sont à la base de la construction d'une professionnalité. Contrairement aux chauffeurs que nous avons rencontré jusqu'alors, le parcours des chauffeurs du China Tour est caractéristique de la réalisation d'une carrière professionnelle marquée par des choix et une ascension, souvent d'une petite entreprise privée dans leur province d'origine à cette grande entreprise nationale de Shanghai. Une autre différence vis-à-vis des autres chauffeurs que nous avons rencontrés, est que les chauffeurs du China Tour expriment un goût pour leur métier. Ils ont choisi ce métier pour des raisons qui sont proches de celles des chauffeurs européens : ils aiment l'automobile en général. Pour les chauffeurs du China Tour, il est donc possible de présenter leur parcours comme une série de choix et non plus seulement de contraintes. Un autre élément accentue l'hypothèse d'une proximité avec la représentation traditionnelle des chauffeurs en Europe : c'est l'opposition aux formes d'automatisation de la conduite. Alors que les chauffeurs que nous avons rencontrés auparavant voyaient surtout l'introduction de nouvelles techniques visant à automatiser certaines fonctions (boîte de vitesse automatique notamment) comme un plus grand confort, les chauffeurs du China Tour les considèrent comme l'introduction d'une déqualification. Ils lui opposent le même argument que les chauffeurs européens : la boîte automatique consomme plus qu'un chauffeur qualifié. Néanmoins, un élément traditionnel de la représentation du chauffeur en Europe est absent en Chine : le mythe de la liberté du chauffeur solitaire. C'est ce qui explique que les techniques visant à relier le camion à l'entreprise (comme les téléphones dans les camions, le GPS, l'informatique embarqué) ne sont critiquées par aucun chauffeur.

### III. Conclusion

En conclusion, nous soulignerons plusieurs points qui constituent les principales hypothèses que nous retirons de cette enquête exploratoire un peu particulière que fut le China Tour.

Tout d'abord, en ce qui concerne les infrastructures, nous avons noté l'écart entre l'investissement de l'Etat et les besoins du transport routier de marchandise. En effet, des infrastructures autoroutières du niveau de celles que l'on trouve en Europe sont mises en place dans la plupart des régions en Chine au prix d'investissements massifs qui seront rentabilisés par des péages rendant le coût des autoroutes trop important pour la plupart des transporteurs. Par ailleurs, cet investissement dans le développement des nouvelles infrastructures se fait au détriment de l'entretien du réseau existant qui est souvent abîmé. Les transporteurs et chauffeurs chinois interrogés attribuent l'état des routes au fait que la Chine est encore un pays en voie de développement mais aujourd'hui ce pays est celui qui investit le plus dans le développement des infrastructures routières. Plus qu'un problème de moyen, il s'agit d'une question de répartition de l'investissement. Enfin, les travaux de construction des nouvelles infrastructures se font souvent sans tenir compte du transport comme le montre par exemple le cas de cette route nationale reliant Kunming à Chengdu, qui a été fermée pendant cinq jours pour être agrandie. Ces différents éléments donnent l'impression que le développement des infrastructures en Chine vise, non à répondre au risque que le transport routier devienne le goulot d'étranglement de l'économie, mais à en donner le signe.

En ce qui concerne les conséquences de la limitation de la charge des véhicules, si les effets sur la surcharge semblent limités, elle accentue encore les contraintes sur le transport routier de marchandise. Cette loi pourrait même avoir eu l'effet contraire puisque le seul moyen pour les transporteurs de faire face à une augmentation de leurs coûts est d'augmenter le chargement. En effet, en raison de la forte concurrence dans le domaine du transport routier de marchandise, les transporteurs ne peuvent pas répercuter le prix sur leurs clients. De plus, beaucoup d'entreprises ont au moins partiellement renouvelé leur parc, pour faire face à la volonté de l'Etat de contrôler strictement dans un premier temps, en achetant des véhicules avec des capacités de transport supérieures. Avec le retour des pratiques de corruption, les anciens véhicules peuvent être surchargés à nouveau et les nouveaux véhicules ont une capacité plus importante ; il y a aujourd'hui une surcapacité de transport qui fait de nouveau pression sur le prix du transport. Par ailleurs, cette loi a eu des effets importants sur l'offre et la demande de camion. Cette surcapacité explique sans doute pour une bonne part les mauvais résultats actuels du marché du camion. Cette législation a également causé une modification de l'offre chinoise de camion et la chute de la vente de camions importés.

En ce qui concerne le métier de chauffeur routier, il semble sacrifié dans le développement économique chinois à la nécessité d'avoir un prix du transport routier aussi bas que possible. La surcapacité entraîne un rapport de force défavorable à ces derniers dans leurs relations avec leurs chargeurs. Ces éléments, en lien avec la multiplication des véhicules motorisés, ont sans doute entraîné la dévalorisation du métier et la détérioration des conditions de vie des chauffeurs. Néanmoins, il reste valorisé aux deux extrêmes économiques du marché. Ainsi, dans les zones de l'économie les plus développées qui sont souvent en contact avec des investisseurs étrangers, il regagne de la valeur pour des raisons de sécurité. Dans les provinces les moins développées, il reste important en raison de la rareté des véhicules et de la difficulté des conditions de travail. Enfin, il garde également une valeur spéciale dans quelques bulles qui semblent hors du marché, protégées par l'exigence d'une qualification encore rare en Chine. Certaines entreprises, souvent nationalisées ou liées à un gros client, sont dans des niches en dehors de la concurrence du reste du marché et sont plus concernées par une volonté de stabilisation que de développement.

Un élément important empêche le développement d'une logistique de type européenne basée sur des concepts tels que le « juste à temps » ou le « zéro stock ». Il s'agit de l'imprévisibilité des conditions du transport routier. En effet, au cours du trajet nous avons relevé plusieurs causes de retard récurrentes. Il s'agit de la densité du trafic qui est problématique dans les grandes villes. De plus, la



circulation de véhicules lents sur les nationales (vieux tracteurs, chars ou vélos) et les autoroutes (camions surchargés dans les montées) entraîne souvent des ralentissements importants. Par ailleurs, l'état des routes de manière générale et le mauvais entretien des routes font que se sont souvent des voies entières qui sont fermées à la circulation. L'étroitesse des voies rend souvent difficile le croisement de deux camions. Par ailleurs, les nombreux accidents peuvent entraîner des blocages de la circulation lorsque les parties concernées ne trouvent pas d'accord sur les responsabilités. Enfin, les causes de retard les plus pénalisantes sont les travaux de développement du réseau qui se font sans tenir compte du transport actuel. En raison de cette imprévisibilité, ainsi que du manque de garantie légale, il est impossible d'imaginer transférer l'organisation logistique européenne en Chine, ce qui pose la question de la rentabilité des camions importés en Chine.

L'offre commerciale de Renault Trucks en Chine en ce qui concerne le transport longue distance est principalement constituée de deux véhicules : le Kerax, le véhicule de la gamme construction et le Premium, le véhicule le plus léger de la gamme longue distance. Le premier est vendu en Chine comme un camion de transport de marchandise en raison de sa résistance au surpoids et aux conditions routières difficiles. Le second est vendu dans les régions les plus développées économiquement où le réseau d'autoroute est plus développé et de meilleure qualité.

Néanmoins, ce voyage a montré que même sur les autoroutes, il existe d'importants défauts de revêtement en raison du manque de maintenance. De plus, les itinéraires sont souvent déviés sur des routes de moins bonnes qualités en raison d'accidents ou de travaux. Enfin, les défauts de la route sont considérés comme étant normaux par les chauffeurs qui ne cherchent pas à les éviter. Cette remarque est surtout importante en ce qui concerne le Premium dont les suspensions sont trop souples pour résister à l'état des routes et à la surcharge.

Si le confort n'est pas, en lui-même, une prestation importante pour les chauffeurs et les transporteurs chinois, il faut prêter attention à tout ce qui concerne le confort des passagers dans la cabine en raison du mode de roulage privilégié en Chine (2 chauffeurs par missions). Certains éléments sont particulièrement importants : le siège passager, la couchette (il serait peut être intéressant d'installer des ceintures de sécurité sur les couchettes car les chauffeurs s'y reposent lorsque le camion roule) et la taille de la cabine. La majorité des camions effectuant des transports de longue distance en Chine sont équipés de cabines hautes. En effet, ceci permet d'installer deux couchettes pour que les chauffeurs puissent se reposer en même temps. Cette remarque est notamment importante en ce qui concerne le Kerax qui est peu confortable en raison de son origine : la gamme construction.

En raison de la différence de prix entre les camions chinois et les camions importés, les derniers étant environ trois fois plus chers, les transporteurs chinois attendent des « miracles » des camions étrangers. Ces attentes vont également de pair avec une certaine idéalisation des produits étrangers. Beaucoup de clients pensent pouvoir obtenir la consommation et le confort du Premium avec la capacité de chargement du Kerax. Il semble donc nécessaire de faire en sorte que les véhicules aient des options qui permettent de moins les spécialiser et notamment d'améliorer le confort du Kerax et la capacité de chargement du Premium.

En ce qui concerne la méthodologie, cette recherche nous a permis d'améliorer notre connaissance sur le marché du transport routier de marchandises chinois en étant en contact direct avec les routes, les camions et les chauffeurs en Chine grâce à la grande distance parcourue (12 000 km) et la diversité des routes empruntées.

Néanmoins, ce type d'enquête pose également différents problèmes. Tout d'abord, le fait que nous l'ayons réalisé pendant un voyage oblige à limiter la validité des conclusions. Les plus importantes réserves viennent de la limitation du voyage dans le temps. Pour pouvoir généraliser, il nous aurait fallu pouvoir répéter les trajets à différentes périodes (différents jours de la semaine et différents mois de l'année). Certaines modérations doivent également être apportées aux conclusions car le voyage a été effectué sur un échantillon de route dont nous ne maîtrisons pas la sélection. Ainsi, le trajet a été essentiellement effectué sur des autoroutes et entre les villes principales, ce qui constitue un cadre spécifique en dehors duquel se déroule une grande part du transport chinois. Ici encore, pour pouvoir généraliser, il aurait fallu pouvoir varier les destinations et parcourir les mêmes voyages en empruntant différents trajets. Par ailleurs, ce voyage avait une finalité commerciale et non sociologique. Nous

avons passé trop peu de temps dans chaque province, ce qui ne nous a pas permis d'appréhender la diversité de la Chine.

Ce type d'enquête convient donc mieux à la phase exploratoire d'une recherche. Notre projet d'étude étant une comparaison entre l'Europe et la Chine en ce qui concerne le marché du transport routier de marchandises et l'industrie du camion, cette enquête a eu l'avantage de combler les retards de connaissance entre un terrain à propos duquel nous avions déjà des connaissances et celui dont nous ignorions presque tout.

Créée en 2003, l'équipe de recherche technologique (ERT) associe recherche fondamentale et recherche appliquée dans les domaines de l'industrie, des petites et moyennes entreprises. Son objet est constitué par les transferts de techniques et d'organisations industrielles et par l'ensemble des questions que posent les transferts aux acteurs (transfert de compétences et de qualifications, formation direction des entreprises, management des différences culturelles).

En croisant les approches de la sociologie du travail, des organisations, des techniques et de la connaissance, l'ERT cherche à comprendre les transformations qui se produisent au cours des processus de transferts. Les recherches privilégient ainsi les situations de changement, qu'elles aient à leur origine des changements techniques, des changements d'organisation, des modifications de structure (filialisation, délocalisation, transferts d'activités) ou des mutations de l'emploi. Dans ce cadre, l'ERT tente de répondre aux questions que posent ces nombreux transferts et d'élaborer des méthodes et des outils utiles aux entreprises. Ces instruments concernent l'évaluation et le diagnostic en matière de gestion des transferts sur les plans de l'organisation de la production, de l'emploi et de la formation de la main d'œuvre, de la gestion des relations interculturelles dans les cas de confrontation de systèmes techniques et organisationnels.

### **Collection « En Cours »**

1. RUFFIER C., Acté, acteur ou actant ? Le statut des objets techniques en sociologie, mars 2006.
2. RUFFIER C., Compte rendu analytique d'une enquête en Chine, 12 000 km en camion sur les routes chinoises, avril 2006.

ISSN : 1950-845X

10 €

Équipe de Recherche Technologique « Transferts des Techniques et des Organisations », ERT 1031

Institut des Sciences de l'Homme

14 Avenue Berthelot F 69363 LYON CEDEX 7

jean-claude.rabier@ish-lyon.cnrs.fr